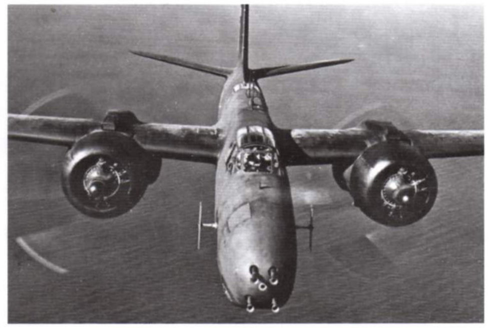
Владимир Котельников

Краснозвездные «американцы» Сталина
А-20 «БОСТОН»

штурмовики, бомбардировщики, торпедоносцы, истребители







Владимир Котельников

Краснозвездные «американцы» Сталина

А-20 «БОСТОН» – штурмовики, бомбардировщики, торпедоносцы, истребители

Москва
«Яуза»
«Эксмо»
«ВЭРО Пресс»
2010

УДК 335/359
ББК 68
К 73

Серия «Война и мы. Авиаколлекция» основана в 2008 году

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация художника В. Петелина

Графика А.Юргенсона

Автор выражает благодарность за помощь А. Артемьеву, В. Золотову, М. Коломийцу, А. Котлярову, М. Морозову, И. Мощанскому, В. Ригманту, М. Чиркину

В.Р. Котельников

К 73 «Краснознаменные «американцы» Сталина. А-20 «Бостон» штурмовики, бомбардировщики, торпедоносцы, истребители». / Владимир Котельников — М.: ВЭРО Пресс; Яуза; ЭКСМО, 2010. — 128 с.

ISBN 978-5-699-45013-8

16 июля 1944 года, финский порт Котка. Пока наши пикировщики отвлекали на себя зенитную артиллерию противника, над самой водой к цели прорвалась пара скоростных двухмоторных самолетов, каждый из которых нес на внешней подвеске бомбу в 1000 кг. После сброса бомбы срикошетировали от поверхности моря и ударили в борт немецкого крейсера ПВО «Ниобе», ставшего самым крупным боевым кораблем, потопленным советской авиацией в годы Великой Отечественной войны. Правда, уничтожившие его летчики-топмачтовики ВВС Балтийского флота летали на бомбардировщиках американского производства – Douglas A-20, более известных у нас под английским названием «Бостон».

Создававшийся как тяжелый штурмовик, в годы Второй Мировой этот самолет воевал в ВВС США, Франции, Англии, Австралии, но б льшая часть выпущенных машин, свыше 3000, по ленд-лизу попала в СССР. А у нас и своих штурмовиков хватало, причем по бронированию они были не чета американскому, поэтому А-20 использовались в качестве ближних бомбардировщиков, торпедоносцев, тяжелых истребителей – так, первая в СССР дивизия ночных перехватчиков, оснащенных радиолокаторами, летала именно на «Бостонах». И во всех этих ипостасях А-20 оказался на редкость хорош, заслужив самые лестные отзывы «сталинских соколов» и оставив по себе добрую память.

Новая книга ведущего историка авиации воздает должное этим «краснозвездным американцам», которые отличились на всех флотах и всех фронтах Великой Отечественной, – от Сталинграда до Берлина.

УДК 335/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-45013-8

СОДЕРЖАНИЕ

Американский Дуглас А-20, более известный у нас под английским названием «Бостон», являлся самым распространенным в советской авиации иностранным бомбардировщиком. В годы Великой Отечественной войны их в СССР было больше, чем в ВВС армии США – по ленд-лизу поставили около 3000 этих машин. Его применяли и на суше, и на море. «Бостон» служил и ближним бомбардировщиком, и торпедоносцем, и тяжелым истребителем, и скоростным транспортным самолетом. В вооруженных силах других стран его боевое применение также было довольно обширным, но никогда не достигало таких масштабов, как в Советском Союзе. Еще несколько лет после окончания войны «Бостоны» находились в рядах наших ВВС, морской авиации и гражданского воздушного флота.

История этого самолета начиналась так...

ОН РОДИЛСЯ ШТУРМОВИКОМ

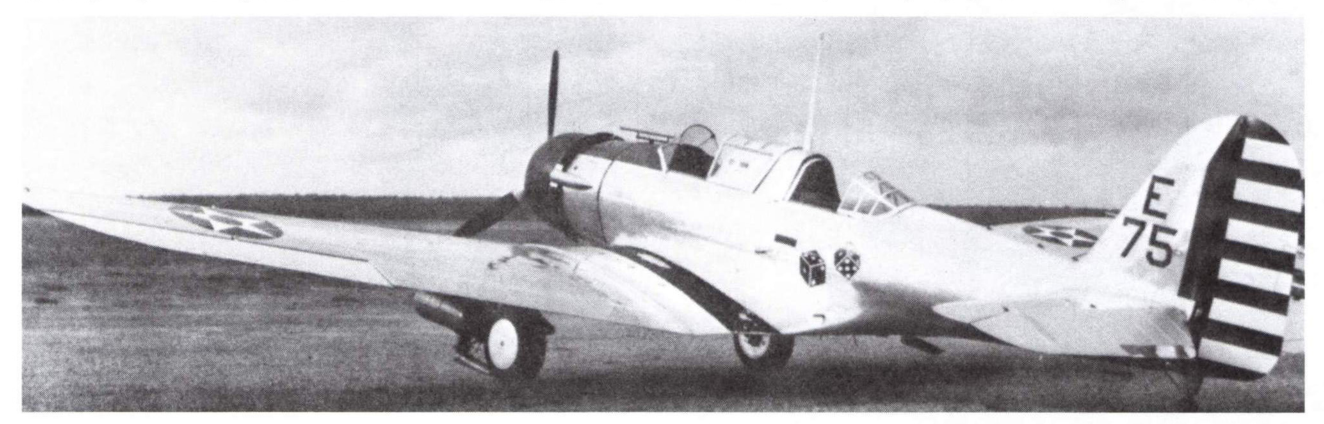
Хотя в нашей стране «Бостон» считался в первую очередь фронтовым бомбардировщиком, создавался он не как бомбардировщик, а как тяжелый штурмовик. Как и во всем мире, в США во второй половине 30-х годов проходила быстрая модернизация военной авиации. Конструкторы создавали новые истребители, бомбардировщики, разведчики... В том числе вели работу и по тяжелым штурмовикам.

Первым взялся за создание машины этой категории известный конструктор Джек Нортроп, владелец компании «Нортроп корпорейшн», завод и конструкторское бюро которой размещались в городе Эль-Сегундо в Калифорнии. Но Нортроп чувствовал, что времена меняются. Для уменьшения уязвимости штурмовика над полем боя требовалось, в первую очередь, повысить его скорость и маневренность. Проще всего это можно было сделать, нарастив тяговооруженность. Вместо одного мотора он решил использовать два, перейдя к классической схеме расположения их на передней кромке крыла. Тем самым Нортроп решительно отказался от концепции одномоторного универсального самолета непосредственной поддержки, в развитие которой сам же вложил немало сил, сконструировав в свое время семейство небронированных штурмовиков, состоявших на вооружении в США, Нидерландах, Китае и других странах (Нортроп 2ED испытывался и в СССР). Правда, в области создания двухмоторного самолета-штурмовика Нортроп не являлся в Америке пионером. До него такую же попытку предприняла фирма «Кэртис», выпустившая в 1936 г. свой А-18, дошедший, впрочем, лишь до стадии войсковых испытаний. К работе над новым штурмовиком Нортроп приступил в марте 1936 г.

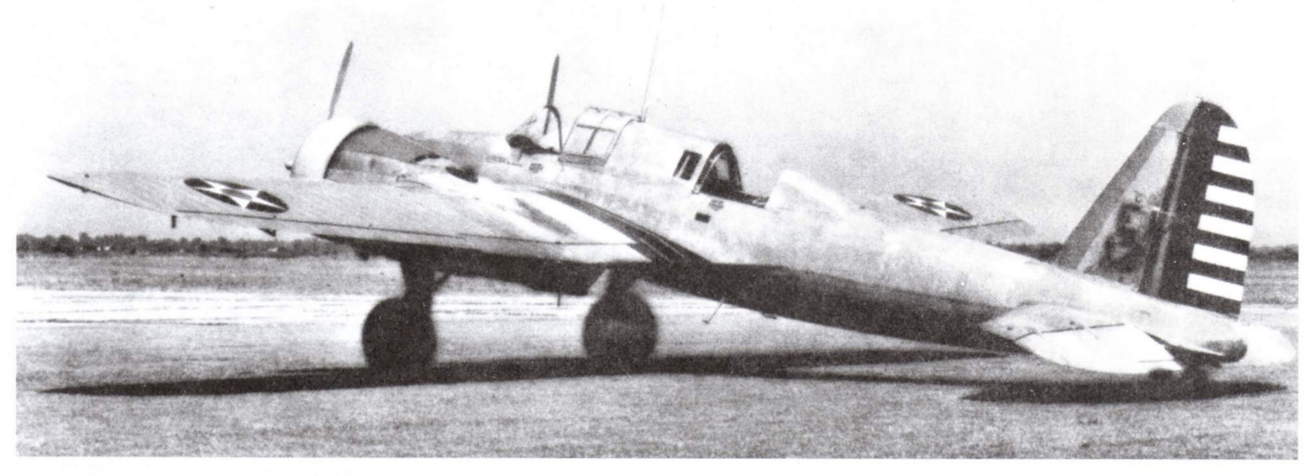
Проект, названный «модель 7» (позже его стали называть «модель 7А»), первоначально создавался как личная инициатива, без какого-либо задания. Работали над ним сам Джек Нортроп и ведущий конструктор Эд Хейнеман, впоследствии тоже ставший весьма известным. На чертежах появился изящный цельнометаллический свободнонесущий моноплан с двумя звездообразными моторами Пратт-Уитни R-985 «Уосп Джуниор» мощностью по 425 л.с. Конструкторы избрали классическую аэродинамическую схему, но в духе времени внесли в проект множество новинок. Гладкая обшивка, полностью закрытые кабины экипажа, винты-автоматы. Верхняя турель имела два положения: полетное (втянутое) и боевое (поднятое). Но самым необычным выглядело шасси. Уборка колес в полете тогда была уже не новостью; у «модели 7» шасси в воздухе убиралось гидроприводом. Зато оно было трехколесным! Не с привычным колесиком под хвостом, а с носовой стойкой! На аэродроме самолет стоял горизонтально, на взлете хвост поднимать не требовалось. Вот это была настоящая новинка...Конструкторы, правда, немного перестраховались: на случай касания хвостовой частью фюзеляжа земли (например, при не очень удачной посадке) там под обшивкой была упрятана защитная пята.

Два мотора вместо одного плюс хорошая аэродинамика обещали дать машине неплохие летные данные. Максимальная скорость, по расчетам, при нормальном полетном весе примерно 4310 кг должна была превысить 400 км/ч.

А вот по вооружению «модель 7» отражала взгляды на штурмовик, каким его представляли в начале 30-х годов. Основными целями для него считались пехота, кавалерия, артил-



Штурмовик А-17А из 90-й штурмовой эскадрильи Авиационного корпуса, ноябрь 1937 г.



Двухмоторный штурмовик Y1A-18 из 8-й штурмовой эскадрильи

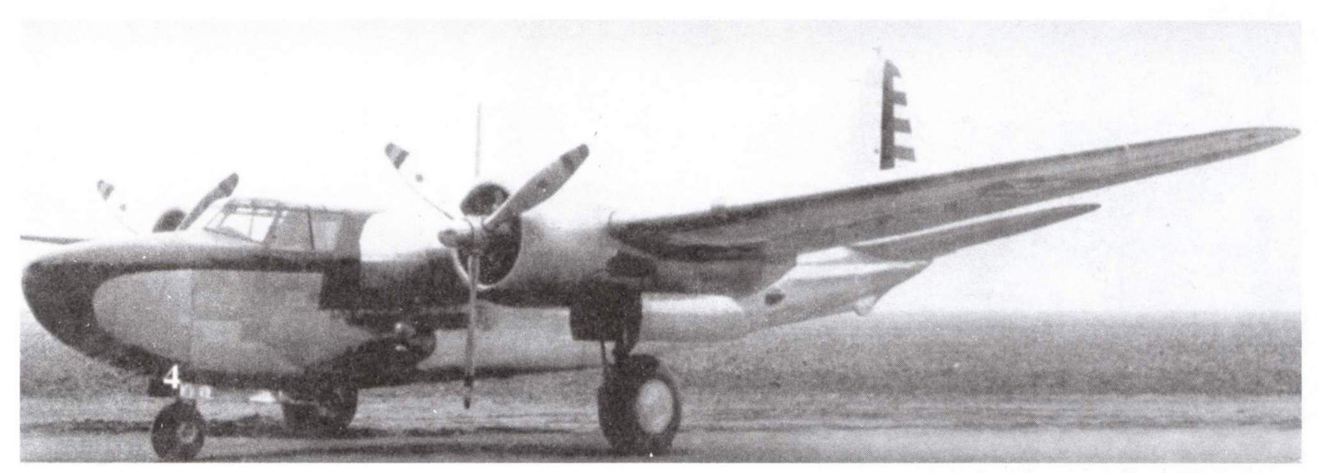
лерия на позициях и на марше, гужевые и автомобильные обозы. Поражать их собирались пулеметным огнем и мелкими осколочными бомбами. Бронезащита считалась ненужной. В этом американцы были вполне согласны с советскими военными теоретиками того времени. Исходя из подобной концепции, создавались наши одномоторные бипланы-штурмовики Р-5Ш (1932 г.) и ССС (1935 г.). Бомбовая нагрузка у этих наших машин и «модели 7» была примерно одинаковой. «Модель 7» могла взять до 40 бомб по 17 фунтов (7,7 кг), а у Р-5Ш, например, на 40 замках подвешивались 40 бомб по 10 кг. Разница была в том, что на американской машине для улучшения аэродинамики вся нагрузка располагалась внутри фюзеляжа, у ССС – частично внутри, частично снаружи, а на Р-5Ш – только на наружной подвеске. Неподвижное пулеметное вооружение у «модели 7» имелось, но слабое – всего один пулемет калибра 7,62 мм. В этом отношении он значительно уступал советским штурмовикам, которые имели батареи из четырех-пяти пулеметов. Имелось и еще одно отличие по составу вооружения: наши машины обязательно комплектовались выливными приборами для применения отравляющих веществ, а американцы в то время их необходимыми не считали.

Подвеска бомб даже среднего калибра не предусматривалась. Это означало, что бронетехника в качестве потенциальных целей не фигурировала. Это можно понять, если учесть чисто оборонительный подход, существовавший тогда в военной политике США. Страна граничит всего с двумя государствами – Канадой и Мексикой. Конфликт с первой представлялся маловероятным, а война со второй выглядела бы игрой в поддавки, учитывая разницу в уровне развития. Возможны были также интервенции в разные страны Центральной и Южной Америки, но и там американцы обладали подавляющим перевесом, а потенциальные противники располагали лишь устаревшим оружием. Сомнительно, чтобы у них вообще в это время имелись танки. Да и в самих США тогда всерьез обсуждался вопрос – а нужны ли танки американской армии.

Оборонительное вооружение у «модели 7» было в общем-то стандартным для того времени – два 7,62-мм пулемета. Один стоял в верхней выдвижной башне, второй – в люке в хвостовой части фюзеляжа, откуда он стрелял вниз-назад. В полетном положении башня выступала вверх не более чем на треть своей высоты. Экипаж состоял из двух человек.

На базе штурмовика проработали проект разведчика. У него на месте бомбоотсека располагалась кабина для наблюдателя с фотоаппаратурой. Весь пол у нее был прозрачным, обеспечивая отличный обзор вниз.

К концу 1936 г. построили полноразмерный макет штурмовика и выпустили более половины чертежей, необходимых для изготовление опытного образца. Некоторые детали даже начали изготавливать. Но в 1937 г. штаб Авиационного корпуса армии США (так тогда именовалась американская военная авиация), наконец-то оценив необходимость в подобном самолете, объявил свои требования к двухмоторному штурмовику. В число основных входили скорость более 200 миль в час (322 км/ч) и дальность 1200 миль (1930 км) при бомбовой нагрузке 1200 фунтов (544 кг). «Модель 7» легко укладывалась в задание по скорости, но не соответствовала требованиям по дальности и бомбовой нагрузке – для этого нужна была машина побольше.



«Модель 7В» в варианте с неостекленной носовой частью фюзеляжа

Приняли решение доработать проект. Но Нортроп в этом процессе уже не участвовал. Его фирма и так ранее фактически контролировалась компанией «Дуглас», которой принадлежал 51% акций. Когда ей удалось выкупить и остальные 49%, для Нортропа места там уже не осталось. Он не захотел работать по чужой указке и уволился. Через некоторое время он создал новую фирму, которая успешно работала много лет. В частности, там был создан двухмоторный тяжелый ночной перехватчик Р-61 «Блэк уидоу» («Черная вдова»).

А его старая компания превратилась в «отделение Эль-Сегундо», которое возглавил Хейнеман. Там остался и проект двухмоторного штурмовика. Новым ведущим конструктором «модели 7» назначили инженера Уэйденхеймера. Чтобы поднять бомбовую нагрузку, пришлось заменить моторы на более мощные 1100-сильные R-1830-S3C3-G; чтобы удовлетворить требованию по дальности, удвоили запас горючего. Бомбовая нагрузка стала даже больше заданной – 908 кг. При этом предусматривалось несение широкой гаммы разных боеприпасов – от одной бомбы в 900 кг до 80 мелких осколочных по 7,7 кг.

Для самолета разработали две альтернативные носовые части: остекленную с местом штурмана и неостекленную с целой батареей из шести 7,62-мм и двух 12,7-мм пулеметов. В варианте с кабиной штурмана по два 7,62-мм пулемета монтировались в обтекателях по бортам носовой части фюзеляжа. В остеклении предусматривалась плоская панель внизу для прицеливания при бомбометании. Носовые секции можно было легко заменять; стыковочный разъем шел по шпангоуту перед козырьком кабины. Оборонительное вооружение состояло из двух 7,62-мм пулеметов; они располагались в выдвижных верхней и нижней турелях. В первом случае экипаж состоял из трех человек, во втором – из двух. В обоих случаях нос стал более вытянутым, чем у «модели 7А». Длина фюзеляжа

«Модель 7В» с кабиной штурмана





«Модель 7B» в варианте без кабины штурмана вскоре после первого полета, ноябрь 1938 г.

за счет этого увеличилась, а его высота – немного уменьшилась. Вертикальное оперение приподняли, а руль направления лишили рогового компенсатора. Вариант разведчика с остекленным «пузом» отбросили.

Новый вариант проекта, «модель 7B», представили для рассмотрения комиссии военного министерства в июле 1938 г. Этот самолет конкурировал с четырьмя другими проектами: Белл 9, Мартин 167F, Стирмэн X-100 и Норт Америкэн NA-40. Американская армия тогда так и не сделала выбора. Конкурсантам предложили построить по одному опытному образцу (за свой счет) и представить их на сравнительные испытания к 17 марта 1939 г.

Компания «Белл» участвовать в конкурсе на этих условиях отказалась и сняла свою заявку. «Мартин», «Стирмэн» и «Норт Америкэн» согласились. Фирма «Дуглас» тоже решила продолжать работу на свой страх и риск. 26 октября 1938 г. первый опытный образец «модели 7B» поднялся в воздух с аэродрома Майнс-Филд. Пилотировал самолет Джон Кэйбл.

Поскольку штурмовик готовился для конкурса, его отделали по нормам Авиационного корпуса, то есть вообще не красили. Он имел естественный цвет полированного алюминия, лишь в плоскости винтов на бортах нанесли предупредительную красную полосу. А вот опознавательные знаки полностью присутствовали – белые звезды на синем круге с красной серединой. Руль направления украшали чередующиеся красные и белые полосы с вертикальной синей полосой у передней кромки. Отсутствовали только войсковые номера, поскольку военные самолет еще не купили.

В ходе заводских испытаний машина летала с обоими вариантами носовой части, которые выполнялись взаимозаменяемыми. Она продемонстрировала хорошую скорость (более 480 км/ч), отличную для двухмоторного самолета маневренность и практически полное отсутствие каких-либо неприятных особенностей пилотирования. Для повышения устойчивости после нескольких полетов концы горизонтального оперения немного вздернули вверх. Но перспективы продать «модель 7B» американским военным оставались туманными. Зато помощь пришла с неожиданной стороны.

ФРАНЦУЗСКИЙ ЗАКАЗ

Новым самолетом заинтересовалась французская закупочная комиссия. ВВС Франции в ожидании неизбежного будущего столкновения с гитлеровской Германией перевооружались. У французов были и свои удачные конструкции бомбардировщиков и штурмовиков, но производительности заводов не хватало, чтобы насытить этими машинами строевые части достаточно быстро. Пришлось приобретать самолеты за границей. Но Германия отпадала по понятной причине, англичане находились в той же ситуации, что и французы, кое-что удалось купить в Италии и Нидерландах, но немного, так что из ведущих авиационных держав оставались только США, у которых еще имелись свободные производственные мощности. Закупки в Америке обходились недешево, заокеанские самолеты стоили примерно вдвое дороже сделанных в Европе. Но международная ситуация была такова, что экономить на обороне возможностей не имелось. Французские представители начали объезжать самолетостроительные заводы и конструкторские бюро в США, пытаясь перехватить что-нибудь стоящее перед носом занимающихся тем же самым англичан.

Нагрянули французы и в Эль-Сегундо, где им показали образец «модели 7В» на земле и в воздухе. Машина заинтересовала членов комиссии. Для них как раз было выгодным, что самолет не состоит на вооружении в США. В противном случае им могли либо вообще отказать в продаже, либо установить квоту с учетом приоритета Авиационного корпуса. Комиссии пообещали провести показательный полет, взяв на борт француза-наблюдателя. Для этого требовалось согласие военного министерства США, но оно довольно быстро было получено. С конца декабря 1938 г. «модель 7В» несколько раз поднималась в воздух с французскими наблюдателями.

23 января 1939 г. Кэйбл взлетел с пассажиром – капитаном французских ВВС Морисом Шемидлином. Остальные члены комиссии наблюдали за полетом с земли. На высоте около 400 м самолет прошел над летным полем, делая полубочки влево и вправо, затем развернулся в обратном направлении. Кэйбл выключил правый мотор и на одном двигателе попытался набирать высоту. Что случилось дальше, с полной уверенностью установить так и не удалось. Некоторые зрители говорили, что мотор по какой-то причине не смог выйти на полные обороты, и машина, потеряв скорость, сорвалась в штопор. По мнению других, пилот не справился с асимметрией тяги: работающий двигатель вывернул самолет. Во всяком случае, «модель 7В» выполнила почти полную бочку, а затем перешла в плоский штопор. Кэйбл, похоже, пытался спасти машину, но не смог. На высоте около 100 м он выпрыгнул и раскрыл парашют. Шемедлин не успел выбраться из узкого фюзеляжа. Кэйбл не спасся – высота была слишком мала, купол до конца не раскрылся и летчик погиб при ударе о землю. Самолет упал на автостоянку завода «Норт Америкэн» в Инглвуде на глазах у рабочих, вышедших из цеха в обеденный перерыв. Они же нашли в обломках раненого, но живого француза. Шемедлина утащили к машине скорой помощи на отломившемся киле самолета.

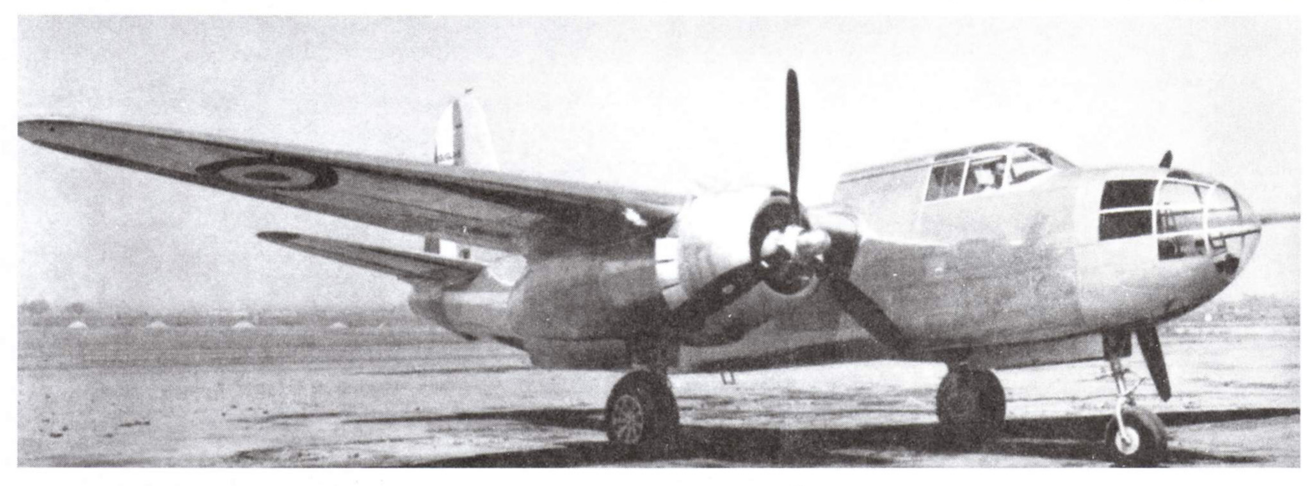
Инцидент привлек нежелательное внимание газетчиков. Шемидлина назвали «иностранным шпионом». В то время в сенате шла борьба изоляционистов со сторонниками более трезвой политики из окружения президента Ф. Рузвельта. Не желая «дразнить собак», правительство старалось держать пребывание в стране английских и французских закупщиков в тайне.

Катастрофа не помешала французским представителям всего через три недели, в феврале, оформить заказ на 100 штурмовиков. При этом комиссия предъявила к самолету свои требования, отчасти расходившиеся с первоначальной концепцией хотя бы потому, что французы расценивали машину как бомбардировщик. Они хотели иметь большую дальность, большую бомбовую нагрузку, требовали предусмотреть бронезащиту. Приборы, радиостанция и пулеметы должны были быть французских образцов. Но, имея на руках крупный заказ и одобрение на внесение переделок от президента компании Дональда Дугласа, руководитель «отделения Эль-Сегундо» Э. Хейнеман мог себе позволить дорабатывать «модель 7В» под требования заказчика.

Фюзеляж стал уже и выше, убираемая турель сверху исчезла – ее заменила обычная шкворневая установка, в полетном положении закрываемая фонарем. При этом положение крыла относительно фюзеляжа изменилось – оно стало ближе к среднему, а не к

DB-7 за пять дней до первого полета, август 1939 г.

верхнему. Мотогондолы переместились целиком под крыло. Это привело к тому, что носовую стойку шасси пришлось удлинять, а основные остались практически той же высоты. Объем бензобаков увеличился, размеры бомбоотсека – тоже. Бомбовая нагрузка теперь равнялась 800 кг. Для носовой части приняли остекленный вариант со штурманской кабиной, но по бортам ее разместили четыре неподвижных пулемета. Теперь пулеметов в общей сложности стало шесть – еще один стоял в кабине стрелка-радиста сверху и один там же в люке внизу (с боезапасом в 500 патронов). Все пулеметы были французского типа MAC 1934 калибра 7,5 мм. Приборы должны были быть французскими, калиброванными в метрической системе. Американские же приборы сохраняли традиционную английскую систему мер, причем используя несколько единиц одного и того же назначения. Так, скорость считали в милях в час, а высоту – в футах. Экипаж состоял из трех человек: пилота, штурмана-бомбардира (по французским нормам он являлся командиром самолета) и стрелка-радиста.



У стрелка имелось второе управление и кое-какие приборы, чтобы он при необходимости мог заменить раненого или убитого летчика. Поменяться местами в полете члены экипажа не могли, что, конечно было недостатком конструкции. Но вспомните, что на наших бомбардировщиках СБ, ДБ-3 (Ил-4) положение являлось аналогичным. Но надо сказать, что размещение второго управления у стрелка было совершенно нелогичным – он просто ничего не видел вперед! Куда удобнее было бы поместить его у штурмана, как на Ил-4. Поэтому на практике запасное управление почти не применялось и на поздних модификациях его сняли.

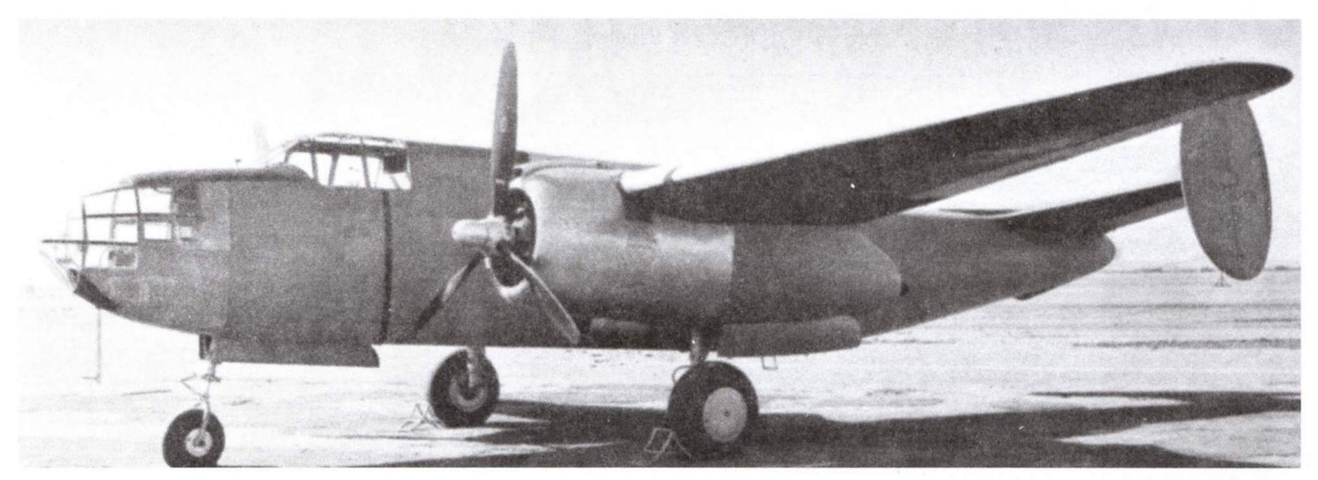
Значительным переделкам подверглось вертикальное оперение. Оно стало шире, в первую очередь, за счет руля направления с большей хордой. Каркас киля сделали жестче, памятуя, как он отвалился при катастрофе «модели 7B».

Всего шесть месяцев потратили на доработку проекта и постройку нового опытного образца. 17 августа 1939 г. модернизированный самолет, получивший название DB-7 (от Douglas Bomber), впервые поднялся в небо. Советский журнал «Вестник воздушного флота», сообщивший об этом событии, писал: «Конструктор указанного бомбардировщика утверждает, что он по скорости, дальности полета и полезной нагрузке превзошел все бомбардировщики, состоящие в настоящее время на вооружении».

А в октябре того же года французские представители приняли первый серийный бомбардировщик. Эти машины выпускал завод в Эль-Сегундо. В том же месяце французское правительство заключило с компанией «Дуглас» новый контракт на 170 самолетов. Они должны были отличаться от первой партии

Один из первых DB-7 перед облетом на заводе в Эль-Сегундо, осень 1939 г.





Один из DB-7 собрали с двухкилевым оперением, но на серийных самолетах его монтировать не стали

двигателями. На первой сотне DB-7 монтировались моторы R-1830-SC3-G по 1000 л.с. с односкоростными нагнетателями, на последующих 170 машинах – R-1830-S3C4-G с двухскоростными, обеспечивавшие лучшие характеристики на больших высотах и способствовавшие некоторой прибавке в максимальной скорости. Некоторый вклад в это внесли и новые беспоплавковые (инжекторные) карбюраторы «Стромберг». Максимальная мощность новых моторов тоже возросла – 1200 л.с. против 1100 л.с.

Реально новые двигатели вовремя поставить не успели и заказчики согласились на сборку бомбардировщиков в старой комплектации. В результате первые 30 самолетов второго заказа тоже получили моторы SC3-G и лишь далее завод получил S3C4-G и стал устанавливать их на машинах.

В октябре 1939 г., уже после начала Второй мировой войны, из Франции поступил еще один заказ на 100 бомбардировщиков. Это уже должны были быть самолеты новой модификации, DB-7A. Их намеревались комплектовать совершенно новыми моторами Райт R-2600-A5B, тоже двухрядными звездообразными. Для новых двигателей потребовались и новые, удлиненные, мотогондолы. Пришлось внести изменения в воздухозаборник карбюратора и выхлопные патрубки. Переход на «райты» должен был обеспечить существенный прирост тяги, поскольку каждый из них развивал 1600 л.с. Увеличение тяги потребовало дальнейшего развития вертикального оперения – площадь нарастили, сделав его шире и выше. Прежде чем прийти к такому решению, конструкторы опробовали на одном из серийных DB-7 двухкилевое оперение, сулившее одновременно расширение сектора обстрела назад, но не добились существенного улучшения устойчивости. Машину вернули к первоначальному облику и сдали французам в числе других. На DB-7A также несколько доработали механизм уборки и выпуска шасси.

Вооружение DB-7A усилили двумя неподвижными пулеметами, установленными в хвостовых частях мотогондол. Их пристреливали так, что трассы пересекались в некоторой точке за хвостом самолета, «прошивая» мертвую зону за оперением. До момента капитуляции Франции перед немцами из второго заказа успели отгрузить примерно 75 бомбардировщиков.

Последний контракт французы подписали 18 мая 1940 г, когда немцы уже прорвали их оборону и двигались вглубь страны. Он предусматривал поставку партии самолетов DB-73. Это обозначение объясняют тем, что это был третий вариант DB-7, приобретенный Францией. Он должен был отличаться удлиненной носовой частью фюзеляжа, увеличившей габариты кабины штурмана. Она стала просторнее и удобнее для работы. Вид ее остекления при этом тоже изменился. Но ни один DB-73 по назначению не отправился – Франция уже капитулировала.

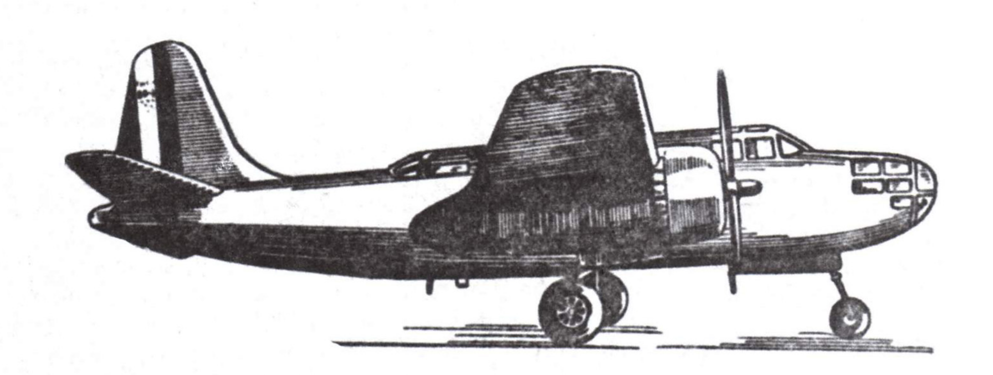
КАК СОВЕТСКИЙ СОЮЗ НЕ КУПИЛ DB-7

В Советском Союзе заинтересовались новой машиной еще до того, как был готов хотя бы один серийный самолет. В сентябре 1939 г. «Амторг» (американская корпорация с советским капиталом, выполнявшая функции торгового представительства в США) обратился к фирме с предложением продать нашей стране партию самолетов DB-7. Обосновывая целесообразность закупки американского бомбардировщика, начальник ВВС РККА командарм 2-го ранга А.Д. Локтионов 4 октября писал наркому обороны К.Е. Ворошилову: «...этот самолет похож на наш самолет СБ, но имеет более мощное стрелковое вооружение (шесть пулеметов) и большую скорость полета (480 – 507 км/час). Самолет ДВ-7 [так в оригинале] обладает особенно интересной для нас конструктивной особенностью – трехколесным шасси». Фирма «Дуглас» согласилась продать свои машины, но поставила условия – заказ партии не меньше десяти экземпляров и отсутствие вооружения и военного оборудования. В таком виде самолеты представляли интерес в основном для наших конструкторов и технологов. Военные же требовали добиваться продажи десяти DB-7 с вооружением. 29 сентября 1939 г. советский представитель Лукашев сообщил из Нью-Йорка, что фирма согласилась их продать, а также предоставить лицензию и оказать техническую помощь в организации производства DB-7 в Советском Союзе.

Параллельно с «Райт» вели переговоры о лицензии на двигатель R-2600 и в октябре уже согласовали текст договора. Принятие американского бомбардировщика на вооружение ВВС РККА представлялось вполне реальным.

Переговоры шли вплоть до войны с Финляндией. Сразу после ее начала президент Рузвельт объявил «моральное эмбарго» на поставки в СССР. Компании США одна за другой стали разрывать уже заключенные договора с нашей страной. Перестали поставлять станки, инструмент, приборы. О помощи в освоении чисто военной продукции не стоило даже и заикаться. Прекратились и контакты с фирмой «Дуглас».

Американцы об этом не жалели – уже шла большая война, а с ней пришли и огромные заказы. А вот у нас о DB-7 не забыли и при первой же возможности вспомнили.



Так выглядел DB-7 в советском журнале «Вестник воздушного флота» за декабрь 1939 г.

ВО ФРАНЦУЗСКОЙ АВИАЦИИ

Бомбардировщики для Франции собирали и облетывали в Эль-Сегундо. Там же их сдавали французским представителям. Первый самолет приняли 31 октября 1939 г., уже после начала Второй мировой войны. Потом машины опять разбирали, запаковывали в ящики и морем отправляли в Касабланку в Марокко, которое тогда являлось французской колонией.

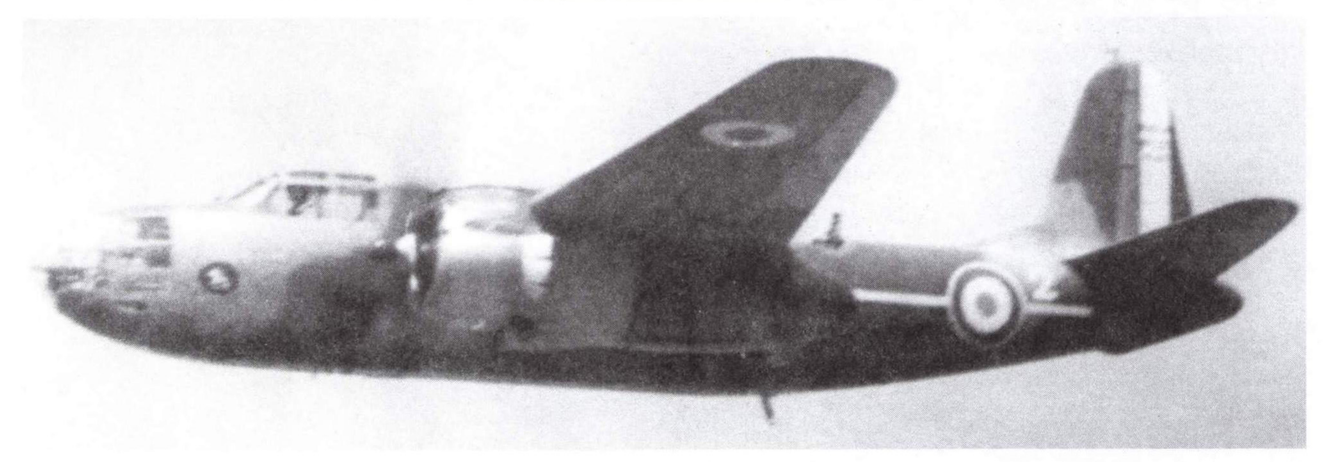
На германо-французской границе шла «странная война». Англия и Франция после нападения немцев на Польшу объявили войну Германии, но особой активности не проявляли. Авиация вела разведку, а на земле царило затишье. Французская армия укрылась за укреплениями «линии Мажино» и не пыталась помочь полякам, которые стремительно откатывались на восток. 28 сентября Польша капитулировала. А «странная война» продолжалась. Обе воюющие стороны копили силы.

Франция поспешно проводила модернизацию своих ВВС. Составной частью этого являлось освоение техники, закупленной в Америке. В Касабланке бомбардировщики опять собирали. Из-за нехватки квалифицированной рабочей силы темпы сборки значительно отставали от плановых. Ящики даже не успевали вывозить из порта.

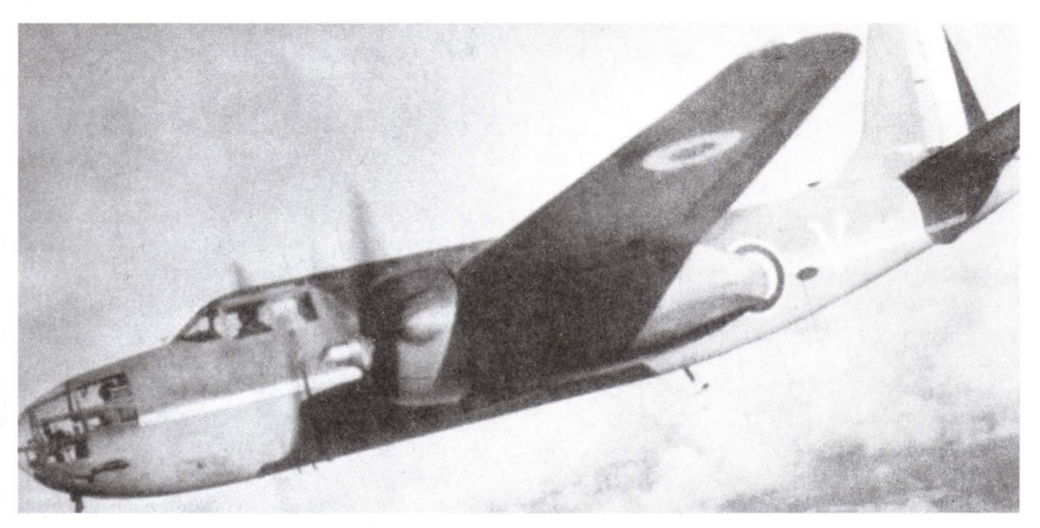
Американскими самолетами, получившими во французских ВВС обозначение DB-7B3 (последние буква и цифра означали «трехместный бомбардировщик»), намеревались перевооружить пять эскадрилий. Переподготовка личного состава проходила на аэродромах в Марокко и Алжире, где всегда было тепло и сухо. К маю 1940 г. французы приняли в США около 130 самолетов, из них примерно 70 успели прибыть в Северную Африку. Этими бомбардировщиками удалось укомплектовать три эскадрильи – GB I/19, GB II/19 и GB II/61, но не все экипажи освоили техни-



Французский DB-7 прогревает моторы перед взлетом на передовом аэродроме, май 1940 г.



DB-7 авиации правительства Виши в полете над Алжиром



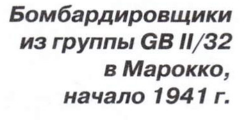
DB-7 вишистской авиации в полете

ку в достаточной мере. Еще две эскадрильи 32-й группы, GB I/32 и GB II/32, только приступили к переучиванию. Всего в этих частях насчитывалось 64 машины.

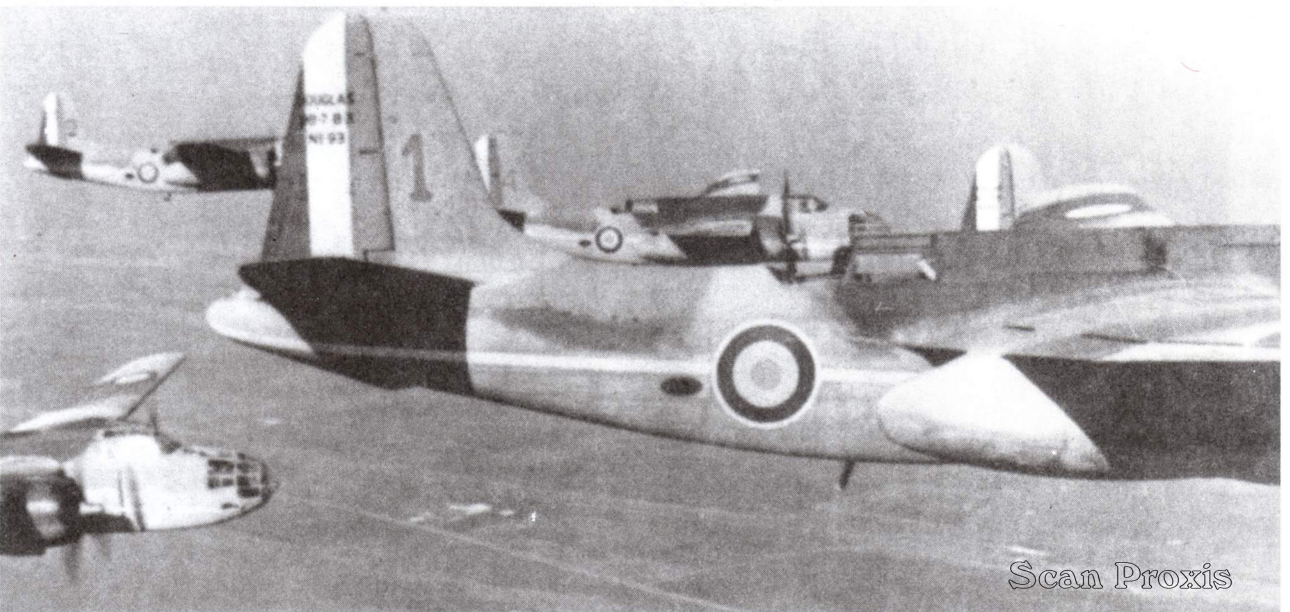
10 мая Германия неожиданно напала на нейтральные Бельгию и Нидерланды. Быстро сломив сопротивление небольших армий этих стран, соединения вермахта оказались в тылу «линии Мажино». Немецкая авиация бомбовыми ударами прокладывала путь механизированным колоннам, рвущимся вглубь Франции. Тут было уже не до завершения программы переучивания летчиков. Всем трем в какой-то степени готовым эскадрильям приказали срочно вернуться во Францию.

Первыми на фронт прибыли эскадрильи GB I/19 и GB II/19, насчитывавшие вместе 23 боеспособных самолета. Днем 31 мая дюжина DB-7B3 совершила первый боевой вылет против колонны немецких войск в районе между Сен-Квентином и Перонной. Их встретил интенсивный огонь зенитной артиллерии и истребители противника. Французы потеряли три (по другим данным – четыре) машины, но и сами заявили о сбитии огнем стрелков немецкого истребителя Мессершмитт Bf 109.

До 14 июня выполнили примерно 70 самолето-вылетов маленькими группами (до десяти самолетов) и без прикрытия. Эта тактика обошлась довольно дорого – при этом потеряли от пяти до восьми машин. Целями при бомбометании являлись колонны войск, обозы, мосты и скопления техники. Большинство потерянных бомбардировщиков



Бомбардировщики из группы GB II/32 в Марокко, начало 1941 г.



стали жертвами немецких зенитчиков. Примерно половина из них погибла из-за пожаров – вспыхивали простреленные бензобаки. Французы потребовали установки на самолетах протектированных топливных баков. Американцы это сделали, но такие машины во Францию уже не попали.

Поражение французской армии уже было явным, немцы вступили в Париж. Британский экспедиционный корпус откатился к Дюнкерку и, бросая технику, поспешно грузился на суда. Наиболее боеспособные части ВВС получили приказ перелететь в североафриканские колонии. К 25 июня, когда подписали соглашение о перемирии, ни одного исправного DB-7B3 во Франции не осталось.

По условиям соглашения немцы оккупировали две трети территории страны, оставив правительству маршала Петэна, разместившемуся в курортном городке Виши, ограниченную власть над оставшейся частью Франции. Частично сохранились и французские вооруженные силы.

После капитуляции поставки из США прекратились. Но потери возместили за счет техники, уже прибывшей в Марокко, но еще не распределенной по частям. Всего насчитали 95 машин, имевшихся в наличии. В результате удалось полностью укомплектовать четыре эскадрильи. GB I/32 базировалась в Касабланке (Марокко), GB II/32 – в Агадире (тоже Марокко), а GB I/19 и GB II/61 – в Блиде (Алжир).

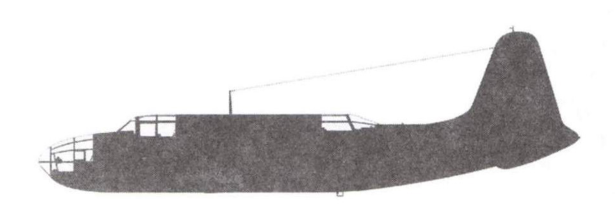
На самолеты нанесли специальные отличительные знаки, чтобы немцы не считали их вражескими. Первоначально это была белая окантовка опознавательных знаков на фюзеляже и белая полоса вдоль него, на которую как бы была наложена кокарда. Передний конец белой полосы иногда выглядел, как стрела. Затем к этому добавилась яркая желтая окраска хвостового оперения и, наконец, хвост и капоты моторов стали покрывать желтыми и красными продольными полосами.

Английский премьер У. Черчилль боялся, что французский флот присоединится к немецкому и станет серьезной угрозой. Поэтому он распорядился атаковать французские корабли у побережья Алжира.

24 сентября 1940 г. британские палубные самолеты нанесли удар по ним. В ответ французское правительство организовало серию ночных налетов на Гибралтар. В них приняла участие эскадрилья GB I/32. Результаты оказались ничтожны: никаких серьезных повреждений базе французские летчики не нанесли, но и сами вернулись без больших потерь. Один DB-7 был сбит английским «Харрикейном».

Французские бомбардировщики находились в Северной Африке вплоть до момента высадки войск союзников в ноябре 1942 г.

Те самолеты, которые не успели отправить из США до момента поражения Франции, «по наследству» перешли к англичанам.



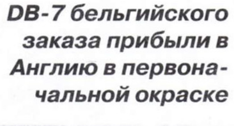
ИЗ БОМБАРДИРОВЩИКОВ – В ИСТРЕБИТЕЛИ

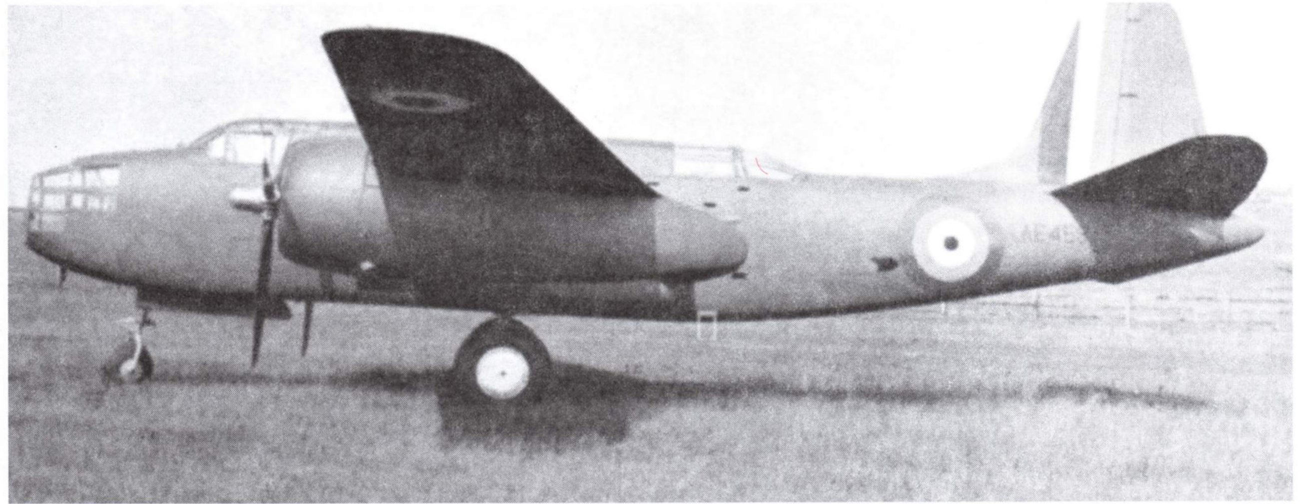
Вслед за Францией новым американским бомбардировщиком заинтересовалась Великобритания. Переговоры о закупках начались в январе 1940 г. Для англичан подготовили модификацию DB-7B, сходную с DB-73 последнего французского заказа. Она тоже имела новое остекление удлиненного носа и увеличенное вертикальное оперение. Внутри, однако, произошло немало изменений: переделали топливную систему и гидросистему, улучшили бронезащиту, запротектировали бензобаки, которые теперь вмещали почти вдвое больше топлива (его запас увеличился с 776 л до 1491 л). Все это более чем на две тонны увеличило взлетный вес, но возросшая мощь моторов не только компенсировала это, но и позволила поднять максимальную скорость и потолок. На этих машинах, естественно пулеметы, оборудование и приборы были английского образца, калибра 7,69 мм. В носовой части фюзеляжа монтировались пулеметы «Браунинг», которые питались разъемной лентой из патронных ящиков, а в кабине стрелка-радиста стоял один (позже стали ставить два) пулемет «Виккерс К» с диском сверху. Необходимость их периодической замены, конечно, снижала практическую скорострельность. Английские пулеметы были более громоздкими, боезапас по заданию – больше. Внутри фюзеляжа все это уже не умещалось и вторую пару пулеметов вынесли в характерные выступы по бортам. По требованию заказчиков изменили остекление штурманской кабины.

Удовлетворившись внесенными изменениями, члены британской закупочной комиссии в феврале 1940 г. подписали контракт на 150 машин. Документ предусматривал возможное увеличение заказа до 300 самолетов, что и сделали два месяца спустя, в апреле. Поскольку в Англии всем боевым самолетам дают имена, то дали его и DB-7B – «Бостон», что должно было указывать на американское происхождение.

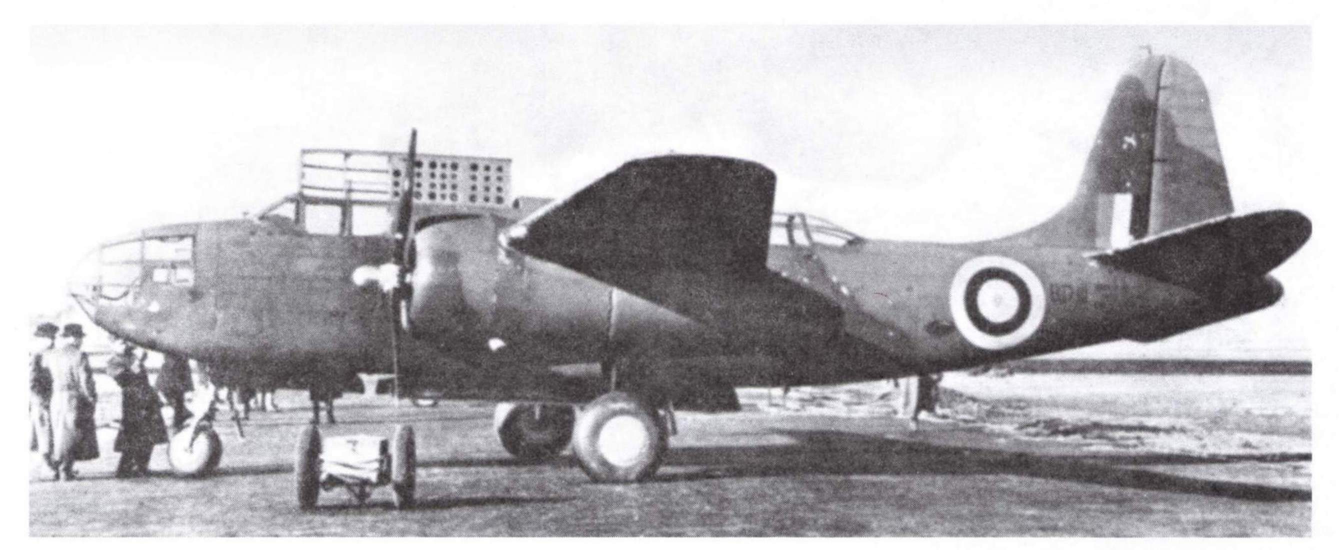
Но раньше, чем начали отгружать DB-7B, в Великобританию стали прибывать бомбардировщики, ранее заказанные французами, но не успевшие достичь Франции до ее поражения. Некоторые суда в открытом море получили радиограммы с распоряжением идти на выгрузку в английские порты. Всего было переадресовано примерно 200 DB-7, 99 DB-7A (один разбился при облете на заводе, но взамен «Дуглас» позже отгрузила дополнительный DB-7B) и 480 DB-73. К ним добавились 16 DB-7, заказанных Бельгией. Они соответствовали раннему французскому варианту с моторами R-1830-SC3-G, но должны были комплектоваться пулеметами «FN-Браунинг» местного производства. Некоторые авторы пишут, что эти самолеты просто выделялись бельгийцам из первого французского заказа. Все эти разномастные машины решили именовать тоже «Бостон».

Именно бельгийские самолеты достигли Великобритании первыми в июле 1940 г. Их выгрузили в Ливерпуле и начали собирать на близлежащем аэродроме Спик. Это было не-





DB-7 бельгийского заказа прибыли в Англию в первоначальной окраске



«Бостон» I перед доработкой в ночной истребитель

просто, поскольку вся приложенная документация была написана по-французски. Собрать все-таки собрали. Затем командование Королевских ВВС стало решать, чего с ними делать. Пришли к выводу, что как бомбардировщики они непригодны: мощность моторов мала, боевая живучесть из-за отсутствия протектирования баков и бронезащиты – недостаточна. Бельгийскому варианту присвоили обозначение «Бостон» I и решили использовать эти самолеты как учебно-тренировочные и вспомогательные.

Проблемы начались уже при облете первых собранных бомбардировщиков. Позднее английский летчик Г. Тейлор подробно описал, как долго он разбирался с надписями в кабине на французском языке и непривычными шкалами приборов в метрической системе. Но он позабыл обо всех мучениях, когда отпустил тормоза и порулил на взлет.

Машина отличалась прекрасной управляемостью, пилот прекрасно видел из кабины все вокруг. Оказалось, что необычное трехколесное шасси значительно упрощает взлет и посадку.

Но перед эксплуатацией бельгийские самолеты пришлось подвергнуть доработкам. Сменили приборы, чтобы считать в привычных милях, футах и галлонах. Переделали сектора газа. Дело в том, что в Бельгии был принят французский стандарт: для увеличения оборотов моторов ручку двигали назад, в то время как в Великобритании, США, да и у нас газ, прибавляли движением вперед. Поставили английские радиостанции и кислородные приборы. Насчет вооружения ясности нет. Кто-то пишет, что поставили английские пулеметы, кто-то утверждает, что эти машины летали вообще без вооружения.

На этих самолетах английские летчики привыкали к трехколесному шасси и отсутствию автоматического регулирования наддува; на новых машинах британского производства последнее считалось уже обязательным. Непривычны были и американские электроинерционные стартеры. Приходилось ждать, пока раскрутится маховик, а уже потом запускать двигатель. В Англии моторы военных самолетов заводили электрическими стартерами прямого типа (от больших аэродромных батарей-тележек) или пороховыми стартерами Коффмана.

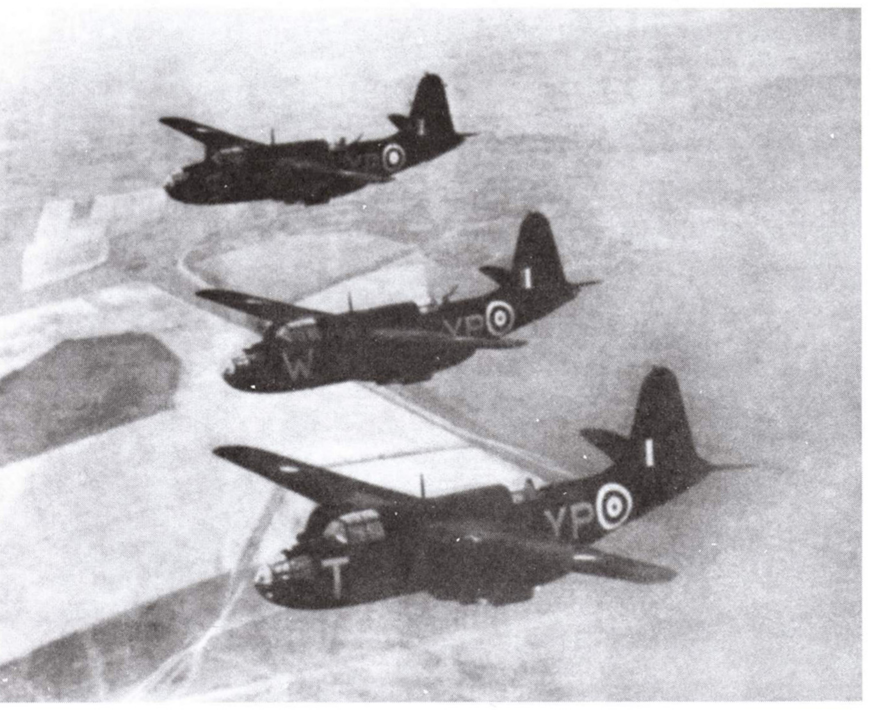
Прибывшие немного позже DB-7 французского заказа с моторами R-1830-S3C4-G, названные «Бостон» II, использовать как бомбардировщики тоже не захотели. Сочли, что бомбовая нагрузка и дальность полета маловаты, чтобы с баз в Южной Англии бомбить Германию. Однако этим самолетам нашли другое применение. Их решили переделать в тяжелые ночные истребители.

Имевшиеся тогда у англичан бортовые РЛС были довольно тяжелыми и громоздкими. Кроме того, они были непросты в эксплуатации, для работы с ними обязательно требовался второй член экипажа. Поэтому все одноместные истребители отметались и ставили это оборудование в основном на двухмоторные машины с экипажем из двух или более человек. Однако самолет должен был быть достаточно быстроходным и маневренным, чтобы перехватить вражеский бомбардировщик и вести с ним бой. «Бостон» этим условиям удовлетворял.

Для отличия от бомбардировщиков ночные истребители получили собственное обозначение – «Хэвок» (альтернативно предлагались «Мунфайтер» и «Рейнджер»). Первый



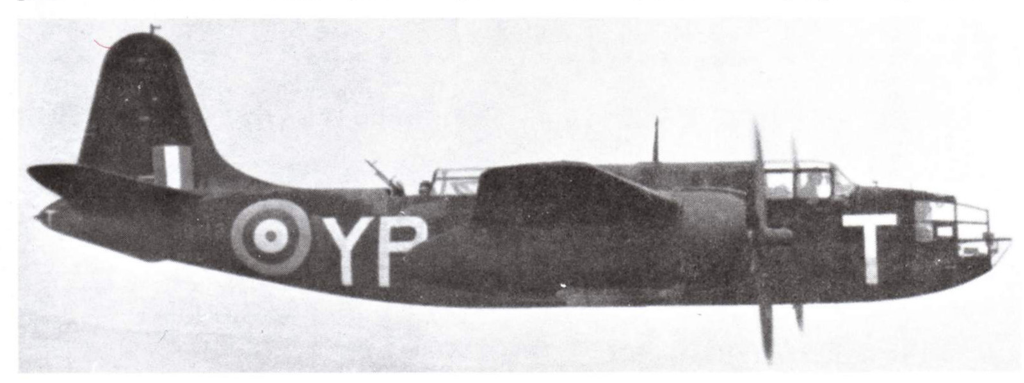
«Хэвок» I из 85-й эскадрильи на аэродроме в Дебдене, 1941 г.



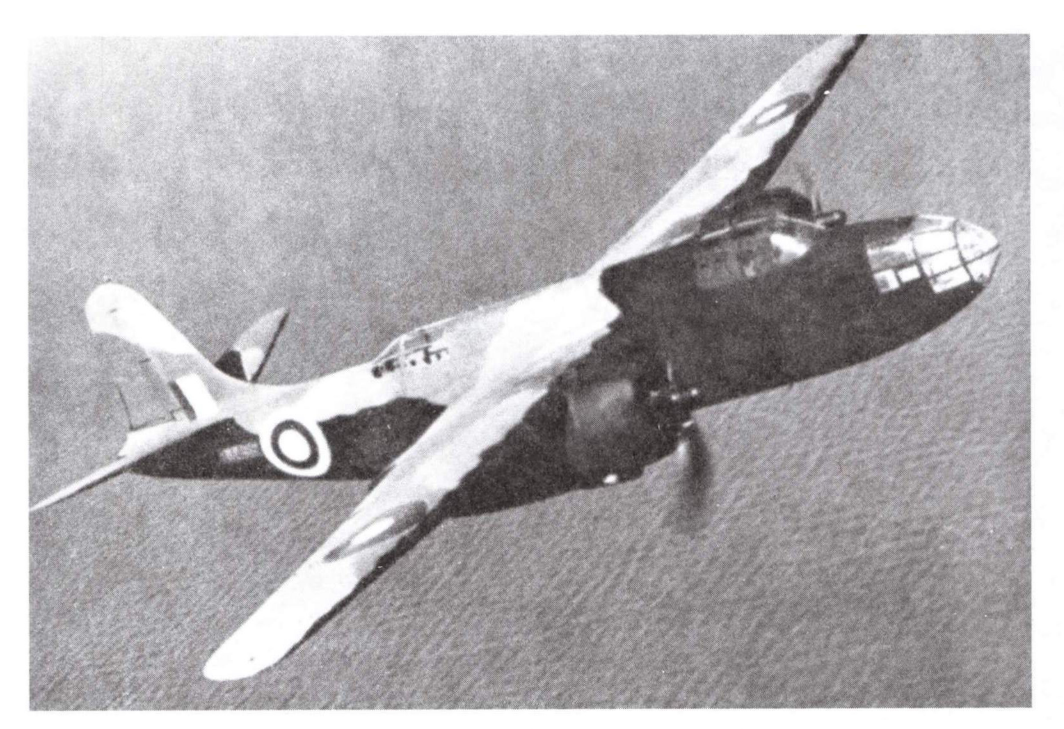
Самолеты 23-й эскадрильи летят в строю

его вариант именовался «Хэвок» I. Нос фюзеляжа с кабиной штурмана отрезали и заменяли неостекленным отсеком с восемью 7,69-мм пулеметами «Браунинг» и радиолокатором. Антенны РЛС AI Mk.IV (на некоторых машинах смонтировали более совершенные AI Mk.V) стояли на кончике носа (стреловидная передающая), на бортах под кабиной и на крыльях (Т-образные приемные). Оборонительного вооружения такие «Хэвоки» не имели. Членов экипажа было двое – пилот и оператор РЛС. Бомб эти самолеты не несли.

Существовал и другой вариант «Хэвока» I, так называемый «интрадер». Это было официальным названием – «Хэвок» I (Интрадер). Сначала, правда, он именовался «Хэвок» IV. Если назначение первой модификации было чисто оборонительным, то «интрадеры» выполняли наступательные функции – по ночам терроризировали аэродромы немцев у Ла-Манша, атакуя вражеские самолеты и в небе, и на земле. В этом случае переделки базового самолета были минимальны. Остекление носа сохранялось, так же как и место штурмана и бомбовое вооружение (под максимальную нагрузку 1100 кг). Четыре пулемета «Браунинг» монтировались в носу и один (по некоторым источникам – два) «Виккерс К» в кабине стрелка-радиста. На выхлопные патрубки моторов надевали пламегасители. По своей тактике «интрадеры» были сходны с действовавшими у нас в Авиации дальнего действия ночными охотниками-блокировщиками. Задача ставилась та же: парализовать аэродромы противника.



«Интрадер» из 23-й эскадрильи, 1941 г.



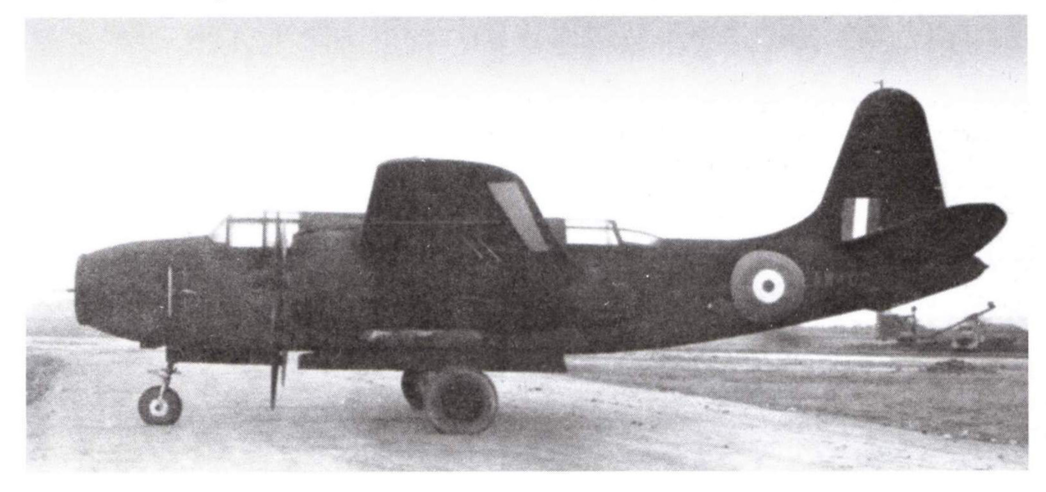
Один из «интрадеров» 23-й эскадрильи в марте – апреле 1941 г. использовали для опробования нового ночного камуфляжа

Блокировщик появлялся над летным полем, обстреливал взлетающие и садящиеся самолеты, стоянки, ангары и аэродромную технику; время от времени он сбрасывал бомбы, обычно осколочные небольшого калибра.

Еще одним вариантом «Хэвока» являлся «Турбинлайт» – летающий прожектор. Идею подал уинг-коммандер У. Хельмор. На этом самолете в носовую часть фюзеляжа поместили мощный импульсный прожектор, дававший вспышку в 2700 миллионов свечей. Прожектор и блок питания для него изготовило английское отделение «Дженерал электрик». Интересно, что стекло, через которое он светил, сделали плоским, без какого-либо аэродинамического обтекателя. Но даже это не смогло повредить пилотажным качествам машины. Аккумуляторы прожекторной станции заняли весь бомбоотсек. Поиск цели производился с помощью бортового радиолокатора. Две стреловидные передающие антенны стояли по бокам окна прожектора, а приемные – как у первого варианта «Хэвока», на бортах фюзеляжа и крыле. Оператор РЛС сидел в задней кабине.

«Турбинлайт» вооружения не нес и всегда работал совместно с истребителем. Найдя цель с помощью радиолокатора, он приближался к вражескому самолету (на дистанцию 250 м или меньше) и освещал его, показывая напарнику. Истребитель должен был обстрелять врага и постараться сбить.

Существовал и еще один вариант «Хэвока», который часто называют «Пандора». Помни-



«Турбинлайт» из 1454-го отряда, переделанный из «Бостона» I, 1942 г.

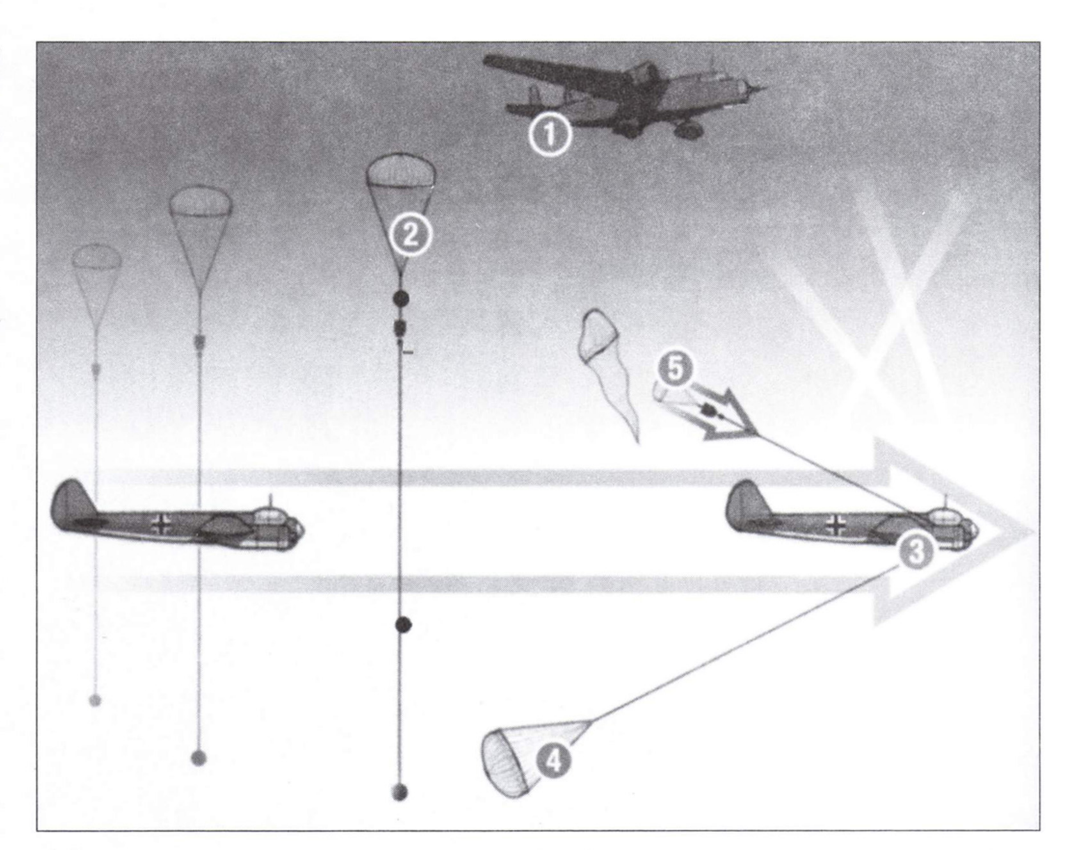


Схема работы системы «Пандора»: *1 – самолет-носитель; 2 – мина в боевом положении; 3 – бомбардировщик, наткнувшийся на проволоку; 4 – раскрывшийся нижний парашют; 5 – сброшенный верхний парашют*

те легенду о ящике Пандоры, из которого лезла всякая жуть? Из бомбоотсека «Пандоры» сыпались авиационные мины заграждения. Официально они назывались LAM (Long Aerial Mine, то есть «длинная воздушная мина»). Мина и вправду была длинная: ее основной частью являлись 610 м рояльной проволоки. «Пандора» работала как воздушный заградитель, выставляя на пути соединения вражеских бомбардировщиков своеобразный забор. Мины медленно спускались на парашютах. Под парашютом располагался боевой заряд, затем шла проволока, на которой в самом низу висел контейнер с еще одним парашютом. Если на мину наталкивался самолет, то от удара о проволоку срабатывал замок, и верхний парашют отрывался. Зато раскрывался парашют внизу. Самолет тащил проволоку за собой; нижний парашют постепенно вытягивал ее вниз, пока заряд не ударялся о крыло и не происходил взрыв.

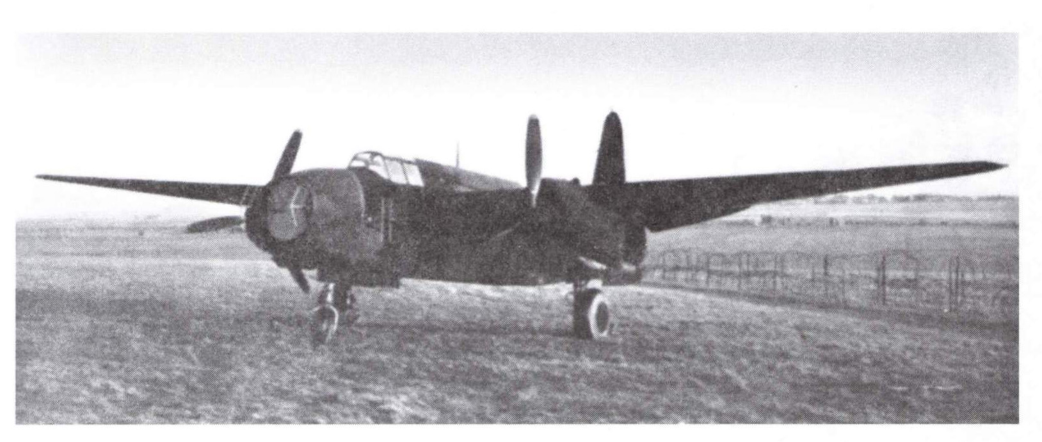
Эту систему начали разрабатывать еще до войны для борьбы с соединениями бомбардировщиков, идущих в плотном строю. Мины позволили бы дезорганизовать строй и нарушить огневое взаимодействие самолетов, после чего за дело должны были приняться истребители.

Мина LAM упаковывалась в цилиндрический контейнер, весивший меньше 7 кг. Контейнеры размещались в кассетах в бомбоотсеке заградителя. При сбросе тонкий фал выдергивал верхний парашют и ставил взрыватель заряда на боевой взвод.

В Советском Союзе тоже опробовали подобные устройства, предложенные В.С. Вахмистровым. Правда, у нас парашюты были не шелковые, а хлопчатобумажные, а вместо рояльной проволоки использовалась бечевка.

«Пандору» сначала монтировали на транспортных самолетах «Хэрроу». Грузоподъемность у них была подходящая, но транспортник был слишком тихоходен и имел недостаточную скороподъемность. Это уменьшало мобильность – группа заградителей могла не успеть прибыть в заданный район. У «Хэвока» бомбовая нагрузка была поменьше, зато со скоростью все в порядке, да и в потолке он тоже выигрывал и был способен выставить заграждение с больших высот. На самолеты установили пламегасители и кассеты для мин. Сначала доработанные таким образом бомбардировщики именовались «Хэвок» III, затем «Хэвок» I (Пандора) и, наконец, «Хэвок» I (LAM).

Зимой 1940-41 годов мастерские в городке Бартонвуд приступили к переделке поступавших из США DB-7 в «Хэвоки» разных вариантов. Через несколько месяцев через мас-



«Бостон» II, прошедший в Бартонвуде доработку в «Турбинлайт»

терские прошла уже примерно сотня машин. Всего в «Хэвок» I первых двух типов (ночной истребитель и блокировщик) переделали 181 бомбардировщик, в том числе несколько «Бостонов» I. «Турбинлайтов» сделали гораздо меньше – 31 машину. Еще меньше появилось «Пандор» – всего два десятка.

Первые «Хэвоки» I в комплектации ночного истребителя (у них в скобках так и писали «найт файтер» – «ночной истребитель») получила 7 апреля 1941 г. 85-я эскадрилья. За ней эти машины получили также 25-я и 600-я эскадрильи. К этому времени массированные налеты немецкой авиации на города Англии уже прекратились. Про какие-то существенные успехи «Хэвоков» ничего не известно. Часть этих самолетов далее переделали в «Турбинлайты».

«Интрадеры» действовали более активно. С начала 1941 г. на них летала 23-я эскадрилья, а затем еще 605-я. Их основными целями являлись аэродромы по ту сторону Ла-Манша. Работали «охотники» в одиночку. Обычно такой самолет пристраивался к группе вражеских бомбардировщиков, возвращающихся с задания. Они вели его к своему аэродрому. После включения посадочных огней начиналось представление со стрельбой и взрывами. Бывало и так, что «интрадер» изображал отставший от группы самолет, выпускал над вражеским аэродромом наобум сигнальные ракеты и включал навигационные огни. Если уловка удавалась, ему указывали взлетную полосу и даже иногда подсвечивали ее прожектором. Далее – как и в предыдущей ситуации.

Самым эффективным был заход на бомбометание в момент посадки вражеских самолетов. При этом не только удавалось уничтожить сколько-то самолетов на земле, но и вызвать панику у зенитчиков, которые начинали палить по всем машинам, находящимся в воздухе, в том числе и своим. Бывали даже случаи, когда после нескольких таких рейдов подряд немцы открывали огонь по собственным самолетам, подозревая в них английских блокировщиков.

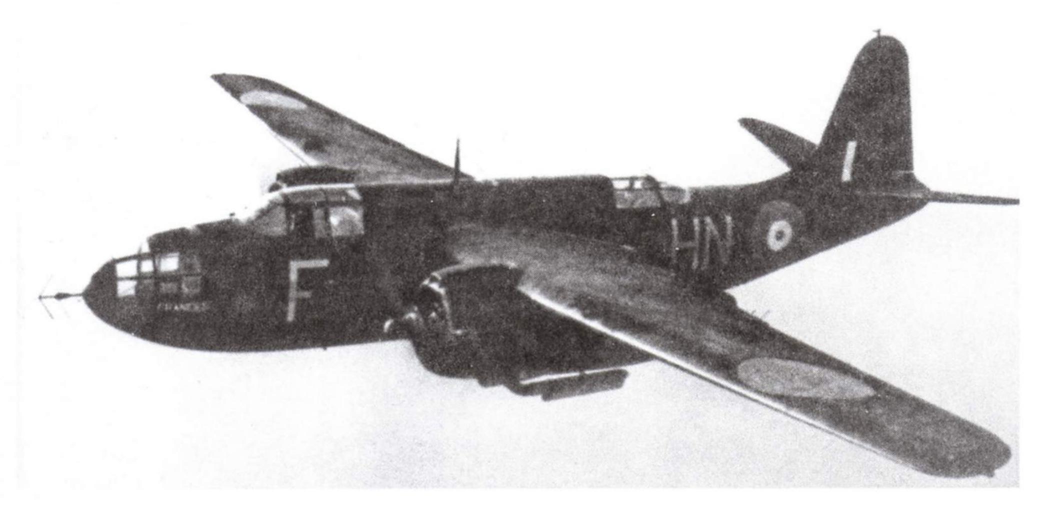
Первый отряд «Турбинлайтов», именовавшийся Частью подсветки воздушных целей, а затем 1422-м отрядом, сформировали в Хестоне в мае 1941 г. Он занимался выработкой тактики боевого применения «летающих прожекторов». «Турбинлайт» летал вместе с одним или двумя «Харрикейнами».

К декабрю того же года появились еще девять (по другим данным – десять) подобных отрядов. Фактически это были звенья – по три машины в каждом. Но реальность боевой практики разошлась с теоретическими выкладками. Истребители зачастую не могли найти в ночном небе сам «Турбинлайт», им не помогала даже помощь офицеров наведения с земли, ибо на «Харрикейне» не имелось никаких навигационных средств посерьезнее, чем обычный магнитный компас. А искать «Турбинлайт» приходилось постоянно, поскольку он принадлежал другой части и стартовал с другого аэродрома. Даже белые полосы вдоль задней кромки крыльев, ярко выделяющиеся на черном фоне, не помогали.

В сентябре 1942 г. ситуацию попробовали изменить, объединив «прожектора» и истребители. Из прежних отрядов сделали эскадрильи: в каждой – отряд «Турбинлайтов» и отряд «Харрикейнов». Но к этому времени Королевские ВВС начали получать новые двухмоторные ночные истребители «Бофайтер» и «Москито», которые могли сами и искать, и стрелять. В январе 1943 г. «прожекторные» эскадрильи распустили.

«Пандоры» начали заменять неуклюжие «Хэрроу» в 93-й эскадрилье в марте 1941 г. До конца июля они совершили 112 вылетов, в 59 случаях они пытались по данным наземных РЛС перехватить группы вражеских бомбардировщиков. Но только в 16 из них действи-

«Хэвок» I (LAM) из 93-й эскадрильи

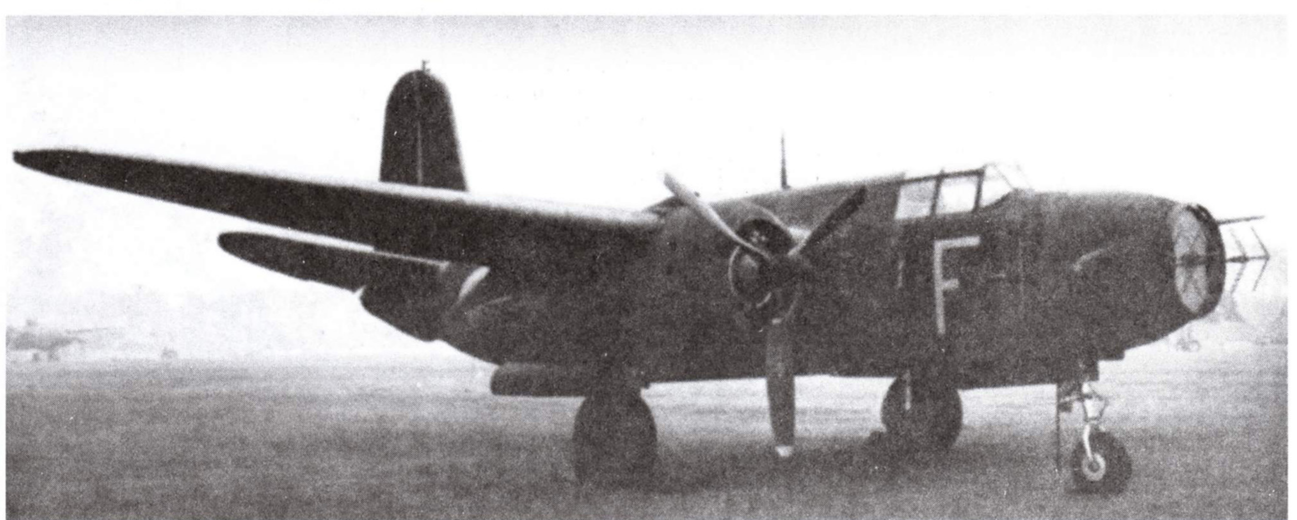


тельно выставлялись заграждения. Мины сбрасывали с интервалом около 50 м. Но только один немецкий самолет подорвался на воздушных минах; уничтожение еще трех машин относят к категории «вероятных» — отметки просто исчезли с экрана радиолокатора. Единственная достоверная победа была одержана сержантом Рэем 1 мая 1941 г. В октябре того же года боевые вылеты прекратили, а месяц спустя эскадрилью расформировали. Ее самолеты переделали в обычные «Хэвоки».

В дело пошли и бывшие французские DB-7A. Их переделывали в ночные истребители «Хэвок» II. На них устанавливали новую носовую часть, изготовленную фирмой «Мартин-Бейкер», более длинную и заостренную и вмещавшую уже 12 пулеметов все того же калибра 7,69 мм. Это дало значительный прирост секундного залпа. Чтобы разместить боезапас для всех пулеметов, спроектировали патронные ящики оригинальной конструкции. Всего в Бартонвуде изготовили около 80 таких машин, часть из которых позже переделали в «Турбинлайты». На одном самолете смонтировали полноразмерный макет турели «Боултон-Пол» с четырьмя пулеметами. Возможно, таким образом хотели получить ночной «турельный истребитель», который мог бы вести огонь по вражеским самолетам, летя с ними параллельным курсом. Но этим все и ограничилось, видимо, эксперимент оказался неудачным.

«Хэвоки» не снискали больших лавров в ПВО. Когда Королевские ВВС в середине 1943 г. получили достаточное количество ночных истребителей «Бофайтер» и «Москито», их отправили в учебные части или стали использовать как связные машины или буксировщики мишеней. Часть их передали американским частям в Англии. Например, 386-я бомбардировочная группа в Бокстеде стала обладательницей двух бывших «Турбинлайтов».

«Хэвок» II в варианте «Турбинлайт», 1459-й отряд, март 1942 г.



«БОСТОН» III

Первые «Бостоны» III, заказанные британской закупочной комиссией, прибыли в Англию летом 1941 г. Их тоже доставляли в расстыкованном виде и собирали на месте. Самолеты поступали уже в британском камуфляже, принятом для дневных бомбардировщиков. Сверху и с боков машины были покрыты крупными пятнами темно-зеленого и землисто-коричневого цветов, а снизу имели колер «скай» («небесный») – светлый серо-голубой. Стандартной английской темно-зеленой эмали у американцев не было, ее заменяли своей темной оливково-зеленой. Уже в США на бомбардировщики наносили полный комплект опознавательных знаков – кокарды на крыльях и фюзеляже и «флажки» национальных цветов на киле. Но красный и синий колера в них опять-таки не совсем совпадали с британскими.

Параллельно с DB-7B из США прибывали очень близкие к ним DB-73 французского заказа, которые доводились до английского стандарта и тоже именовались «Бостон» III. В общей сложности в Великобританию поставили 568 «троек».

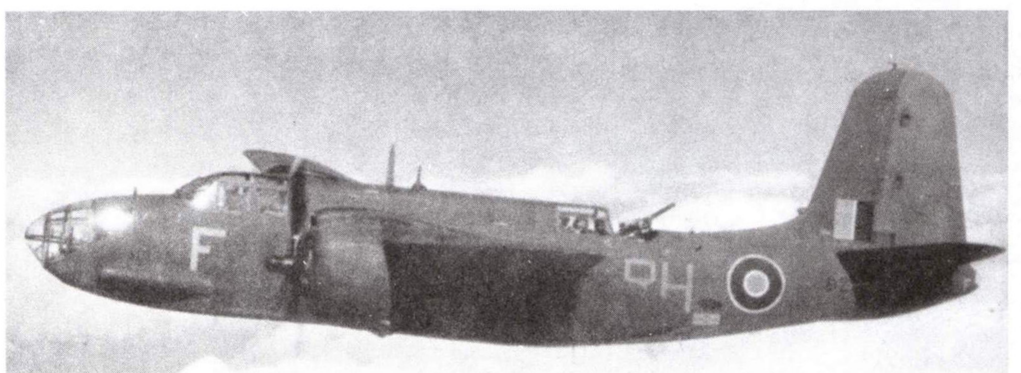
Для перевооружения на «Бостоны» выделили эскадрильи 2-й группы (примерно эквивалентной по количеству машин советской авиадивизии). Первой приступила к освоению американских бомбардировщиков 88-я эскадрилья, размещавшаяся на аэродроме Суонтон-Морли и раньше летавшая на «Бленхеймах». Для учебных целей ей выделили несколько бывших французских машин. Эскадрилья достигла состояния боевой готовности в октябре 1941 г. В ноябре к 88-й присоединилась 226-я эскадрилья, а в январе 1942 г. – 107-я. Четвертой стала 342-я эскадрилья, которая одновременно являлась и английской, и французской. С одной стороны, она числилась в составе Королевских ВВС как часть, укомплектованная иностранцами – французами. Базировалась 342-я в Англии. Руководство же движения «Свободная Франция», которое возглавлял генерал Ш. Де Голль, считало ее французской эскадрильей «Лоррэн». Однако это никому не мешало: враг был один.



Один из «Бостонов» III после прибытия в Великобританию



Предполетный инструктаж в 88-й эскадрилье



«Бостон» III из 88-й эскадрильи в полете

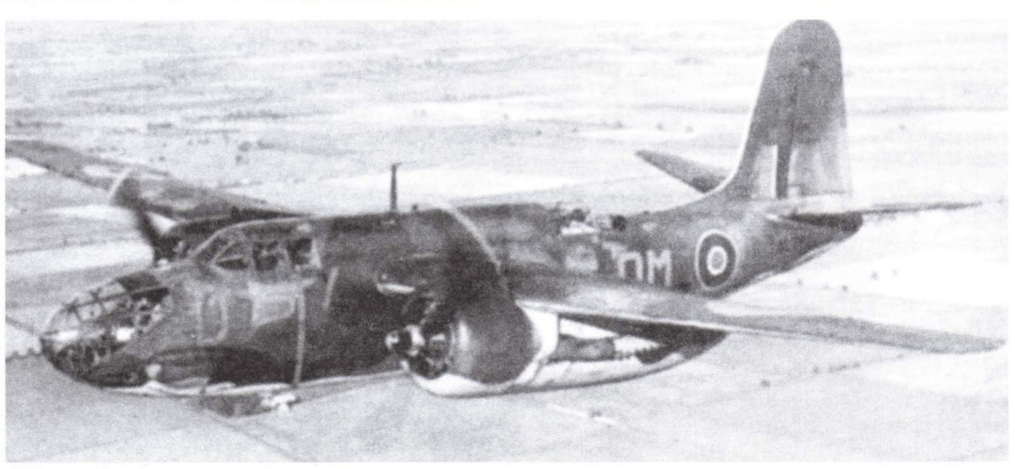


Первый боевой вылет совершила 88-я эскадрилья в феврале 1942 г. В том же месяце ее самолеты привлекли к поиску немецких линкоров «Шарнгорст» и «Гнейзенау» и тяжелого крейсера «Принц Ойген», прорывавшихся через Ла-Манш из французского Бреста. По докладам экипажей, только один «Бостон» увидел через облачность корабли и сбросил бомбы, но не достиг ни одного попадания. Впоследствии «Бостоны» постоянно совершали рейды через Ла-Манш, атакуя заводы, склады, железнодорожные узлы и аэродромы. Так, в марте «Бостоны» 107-й и 226-й эскадрилий бомбили заводы фирмы «Матфор» в Пуасси во Франции. Не оставались без их внимания и суда у побережья.

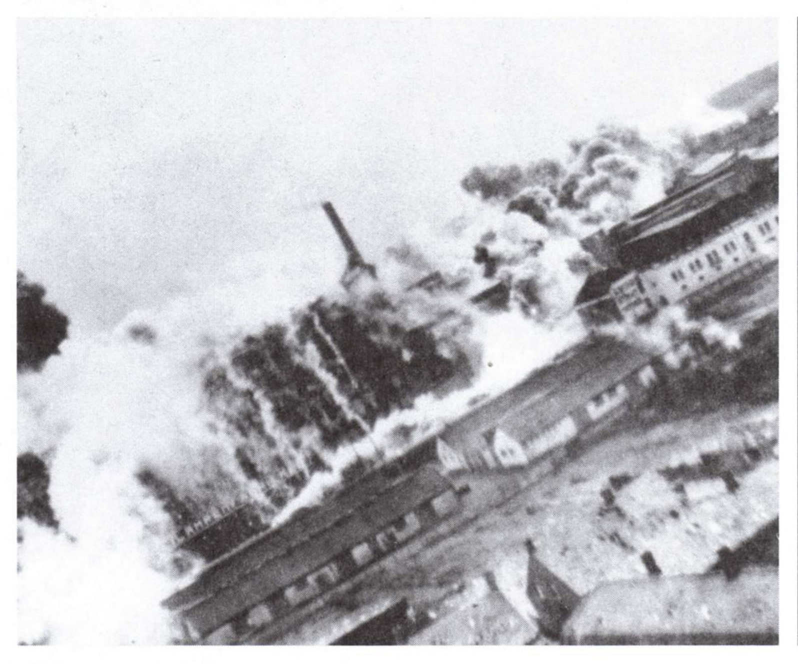
18 августа «Бостоны» привлекли к поддержке высадки в Дьеппе. Это, по сути, была разведка боем. Англичане и канадцы ненадолго захватили портовый город Дьепп, уничтожили там все, имевшее военное значение, и обратно вернулись в Англию. Самолеты перед высадкой бомбили береговые батареи и укрепления немцев на побережье. Девять бомбардировщиков были сбиты немецкими зенитчиками, еще два поврежденных разбились при посадке на аэродроме Миддл-Уоллоп.

«Бостоны» 107-й эскадрильи летят за Ла-Манш на бомбежку, 1942 г.

Справа: «Бостон» III из 107-й эскадрильи с пламегасителями на выхлопных патрубках моторов, 1942 г.

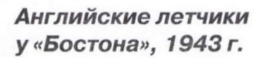


Налет на радиотехнические заводы фирмы «Филипс» в Эйндховене, 6 декабря 1942 г.



Самым крупным стал налет на радиотехнический завод «Филипс» в Эйндховене в Голландии 9 декабря 1942 г. Его и до этого несколько раз бомбили. Всего в операции участвовали 96 бомбардировщиков, из них 47 «Бостонов». Каждой группе самолетов выделили свои объекты на территории предприятия. В первой волне шла 88-я эскадрилья. Чтобы достигнуть неожиданности, над морем бомбардировщики и «Спитфайры» сопровождения летели на предельно малой высоте. «Бостоны» появились над целью в полдень. Они прошли над заводом на высоте всего около 50 м; промахнуться при этом



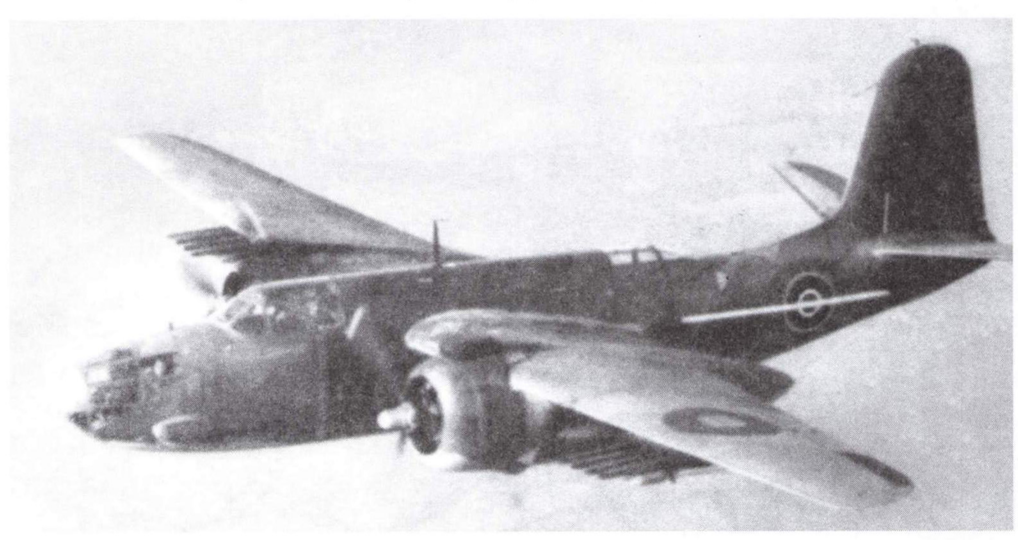


Английские летчики у «Бостона», 1943 г.

было практически невозможно. От осколков собственных бомб самолеты спасли взрыватели замедленного действия. Зато значительный ущерб нанес шквальный огонь малокалиберной зенитной артиллерии немцев. Англичане потеряли 14 самолетов, в том числе пять «Бостонов». Зато фотоснимки со следовавшего за бомбардировщиками «Москито» показали, что завод очень серьезно пострадал. Выпуск необходимого германским вооруженным силам оборудования связи значительно сократился.

Некоторые «Бостоны» III подвергли в Англии переделкам. Памятуя об удачных действиях «интрадеров», модифицированных из бывших французских машин, некоторое количество «троек» доработали под размещение под фюзеляжем контейнера с четырьмя 20-мм пушками «Испано». Бомбовой нагрузки они не несли. Существовало два варианта таких машин, отличавшихся типом устанавливавшихся на них пушек. Более старый образец питался из магазинов-барабанов в виде усеченного конуса, более новый – разъемной металлической лентой из патронных ящиков. В последнем случае боекомплект получался больше. Эти самолеты эксплуатировались в 418-й (канадской) эскадрилье с ноября 1941 г. Она начала боевые операции в марте следующего года. В июле 1942 г. такими же машинами стали перевооружать 605-ю эскадрилью; этот процесс завершился в феврале 1943 г. 418-ю же в сентябре пересадили на «Москито».

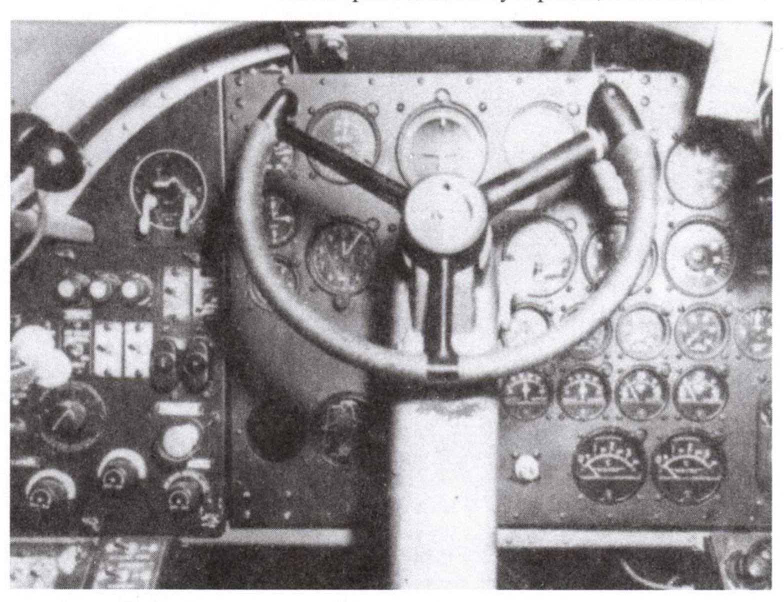
Три «Бостона» оснастили комплектом «Турбинлайт». Отличить их от аналогичных «Хэвоков» внешне практически невозможно. На одной «тройке», чтобы усилить обороноспособность, смонтировали механизированную (с гидроприводом) турель «Боултон-Пол» под два 7,69-мм пулемета. На другой машине под консолями крыла с каждой стороны разместили по четыре пусковых балки для 60-фунтовых неуправляемых ракет.



«Бостон», вооруженный в Англии неуправляемыми ракетами

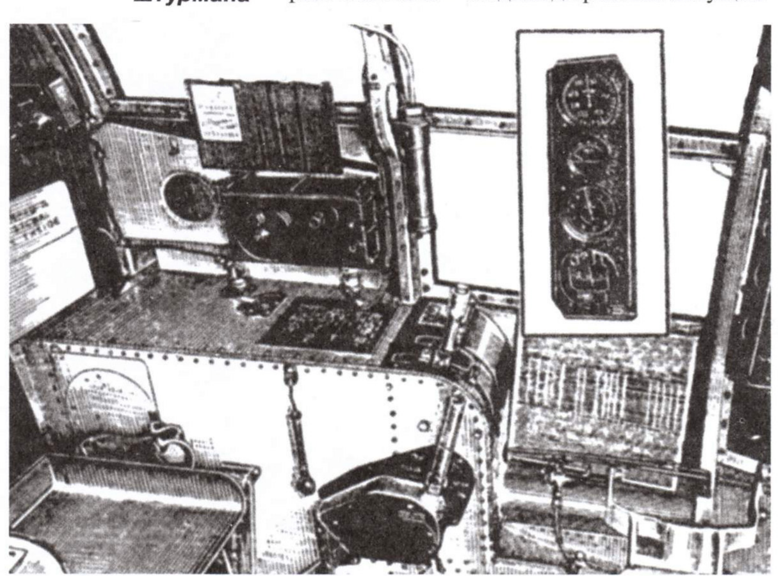
«Бостон» III являлся одним из наиболее распространенных вариантов бомбардировщика «Дуглас». Давайте познакомимся с ним поближе.

Это был цельнометаллический свободнонесущий моноплан с однокилевым оперением и трехколесным убирающимся шасси.



Приборная доска и штурвальная колонка

Левый борт кабины штурмана



Фюзеляж – полумонокок овального сечения, в местах сопряжения с крылом – с плоскими участками. Каркас его образуют шпангоуты двутаврового сечения (в местах наибольших нагрузок – усиленные) и стрингеров. Обшивка – гладкая дюралевая несущая.

Внутри фюзеляж разделен перегородками на пять частей, из них две изготавливаются отдельно – носовая (разъем перед козырьком пилотской кабины) и хвостовая (разъем у корневой части киля). В носовой части располагалась кабина штурмана с входным люком снизу. На внутренней стороне люка были сделаны подножки и ручки. Сверху в кабине имелся аварийный люк. Кабина остеклялась спереди, сверху и с боков. В передней части фонаря штурмана снизу имелось плоское стекло, за которым монтировался бомбовый прицел. Штурман располагал небольшой доской с основными приборами и коробкой для карт.

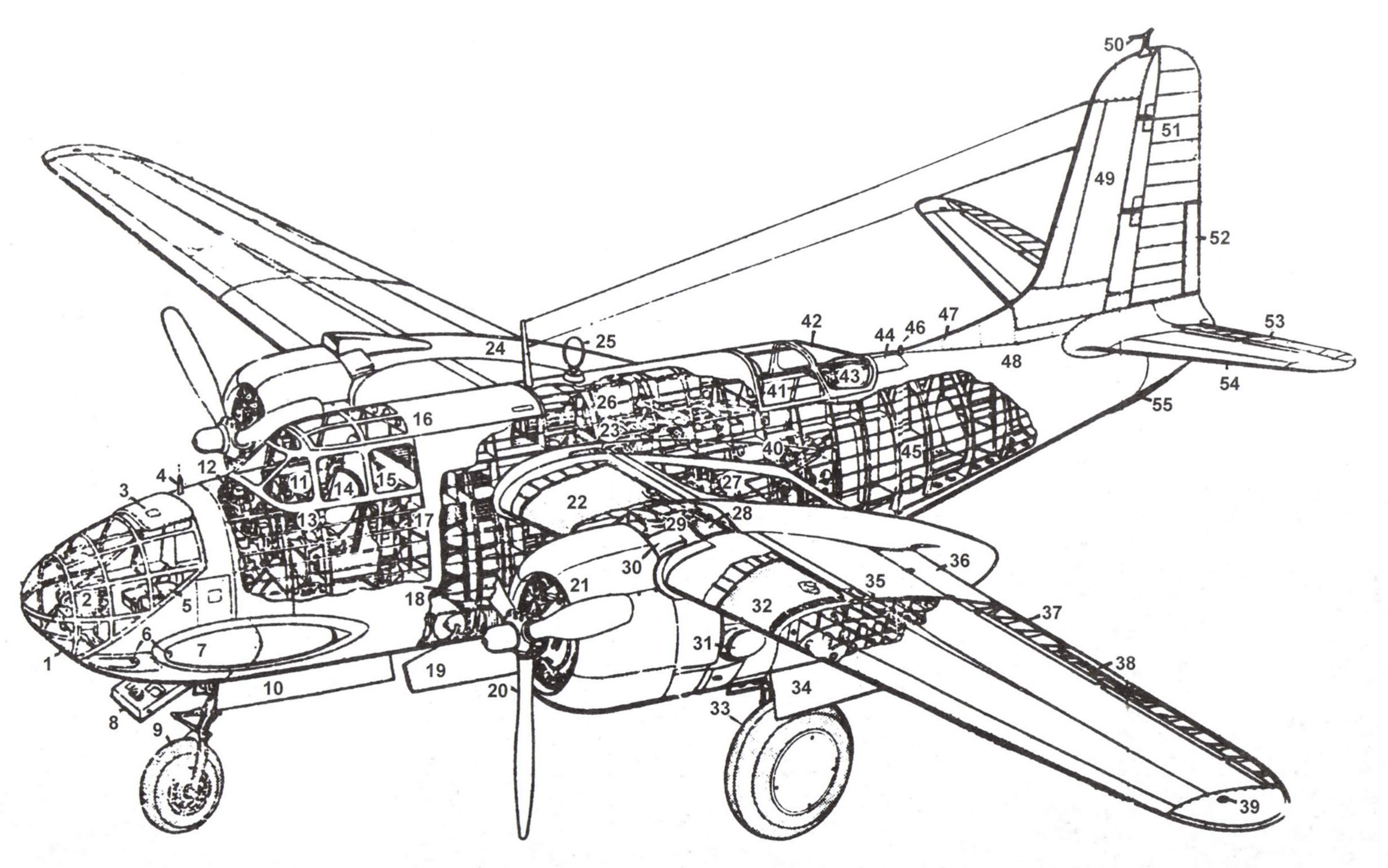
Далее находилась пилотская кабина, закрытая сверху прозрачным фонарем. Верхняя часть фонаря вместе с частью гаргрота откидывалась вправо, обеспечивая летчику вход. В аварийной ситуации эта верхняя секция сбрасывалась. Пилот сидел в кресле, чашка которого имела нишу для парашюта. За его головой была смонтирована рама, защищающая голову в случае капотирования самолета. Летчик попадал в свою кабину, поднявшись по ступенькам на фюзеляже (нижняя подножка являлась убираемой) и пройдя по крылу с левого борта.

За местом пилота располагался бомбоотсек, разделявшийся на переднюю и заднюю части. Створки его открывались гидроприводом.

Переборка отделяла бомбоотсек от кабины стрелка-радиста. В бортах этого отсека имелись два небольших овальных окна (по одному с каждой стороны). Для доступа в кабину снизу имелся люк.

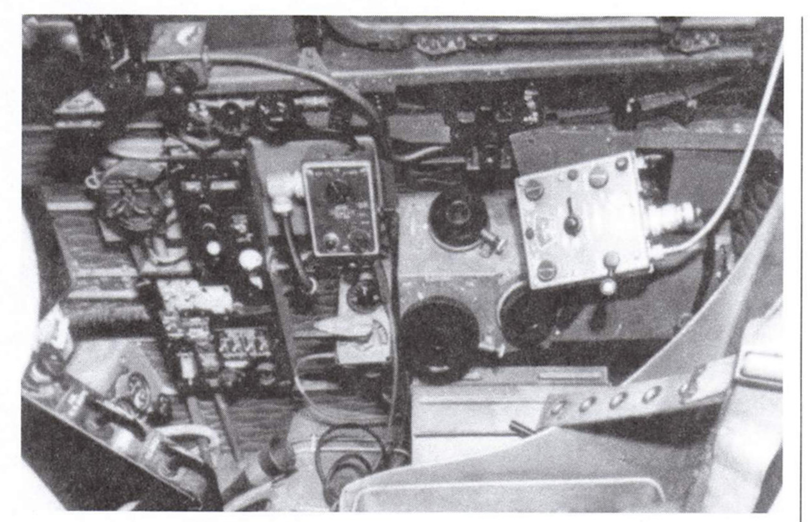
Хвостовой отсек был почти пуст. Через него проходили тросы управления и там располагалось кое-какое оборудование.

Крыло «Бостона» в плане имело трапециевидную форму с округлыми законцовками. Положение его относительно фюзеляжа было ближе к среднему. Крыло имело аэродинамический профиль у корня NACA 23018, а у концов – NACA 23010. Оно делилось на шесть частей, соединяемых болтами. Центроплан включал две секции между фюзеляжем и моторами, за мотогондолами присоединялись консоли, а к ним – отъемные законцовки. Крыло установлено с небольшим поперечным V (менее 5°). В местах сопряжения крыла с фюзеляжем имеются небольшие techзализы.



Компоновочная схема бомбардировщика «Бостон» III:

1 – плоское стекло для прицеливания; 2 – бомбовый прицел; 3 – аварийный люк; 4 – крепление прицела; 5 – сиденье штурмана; 6 – отверстия для стволов пулеметов; 7 – обтекатель наружного пулемета; 8 – входной люк штурмана; 9 – носовая опора шасси; 10 – створки ниши носовой опоры шасси; 11 – штурвальная колонка; 12 – приборная доска; 13 – сектор газа; 14 – кресло пилота; 15 – компас; 16 – входной люк пилота; 17 – бомбы в правой кассете; 18 – бомбы в левой кассете; 19 – левая створка бомбоотсека; 20 – винт «Гамильтон Стандард»; 21 – мотор R-2600; 22 – протектированный бензобак емкостью 515 л; 23 – узел крепления лонжерона крыла к фюзеляжу; 24 – радиомачта; 25 – антенна радиокомпаса; 26 – радиооборудование; 27 – задний бомбоотсек; 28 – маслобак; 29 – воздухозаборник карбюратора; 30 – створки на выходе охлаждающего воздуха; 31 – выхлопной патрубок; 32 – протектированный бензобак емкостью 241 л; 33 – основная опора шасси; 34 – створки отсека шасси; 35 – узел соединения лонжеронов частей крыла; 36 – закрылки; 37 – элерон; 38 – триммер элерона; 39 – навигационный огонь; 40 – второе управление самолетом в задней кабине; 41 – место стрелка-радиста; 42 – сдвижная секция фонаря задней кабины; 43 – пулеметы в походном положении; 44 – створки над стволами пулеметов; 45 – набор фюзеляжа; 46 – навигационный огонь; 47 – форкиль; 48 – обшивка фюзеляжа; 49 – киль; 50 – трубка ПВД; 51 – руль направления; 52 – триммер руля направления; 53 – руль высоты; 54 – стабилизатор; 55 – обтекатель хвостовой пяты



Правый борт кабины пилота

Конструкция в центроплане трехлонжеронная (один главный и два вспомогательных), в консолях – двухлонжеронная. Главный лонжерон вместе со стрингерами воспринимает изгибающие усилия, на срез работают обшивка и вспомогательные лонжероны. Нервюры штампованные из алюминиевого сплава с отверстиями в стенке для облегчения в центроплане и без них – в консолях. В центроплане посередине между нервюрами по профилю крыла установлены вспомогательные профили. Обшивка – металлическая гладкая несущая.

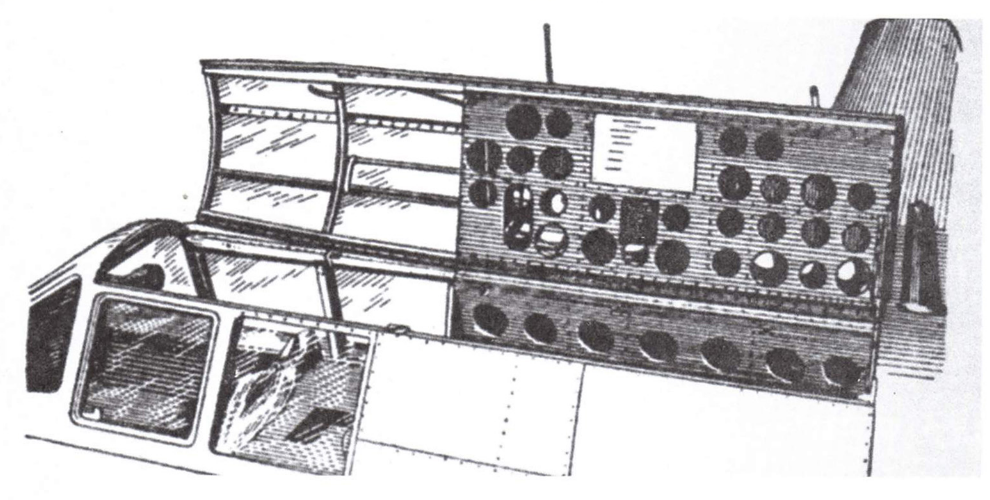
Снизу под крылом монтировались металлические щитки-закрылки, делившиеся на четыре секции. Щитки убирались и выпускались гидроприводом. Элероны со статической и динамической балансировкой имели дюралевый каркас и полотняную обтяжку. Каркас элерона включал коробчатый лонжерон, профиль-заднюю кромку и нервюры двутаврового сечения. Оба элерона оснащались триммерами.

Оперение самолета выполнялось по классической схеме. Оно было однокилевым, свободнонесущим. Стабилизатор был установлен под углом 10° к горизонтали. Он изготавливался из двух частей, жестко соединявшихся с фюзеляжем. Киль изготавливался отдельно и крепился к верхней части фюзеляжа. В его корневой части монтировался небольшой зализ. У большинства самолетов трубка приемника воздушного давления, с помощью которой измеряют скорость полета, монтируется на крыле или в носовой части фюзеляжа. Конструкторы «Бостона» проявили оригинальность и поставили Г-образную трубку на верхушке киля.

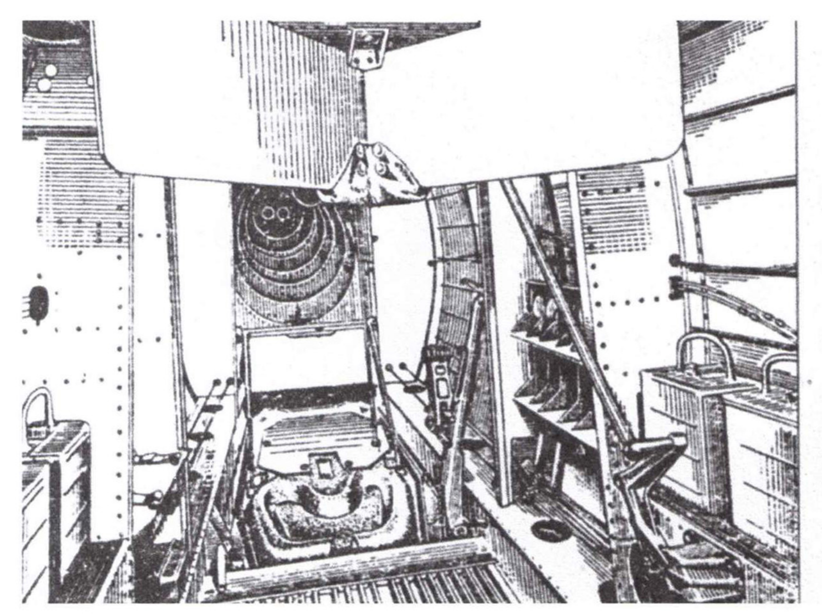
Рули имели металлический каркас; носок обшивался дюралем, далее – обтягивался полотном. Набор у них был примерно одинаков: коробчатый лонжерон, передняя и задняя кромки и нервюры двутаврового сечения. На всех рулях монтировались триммеры.

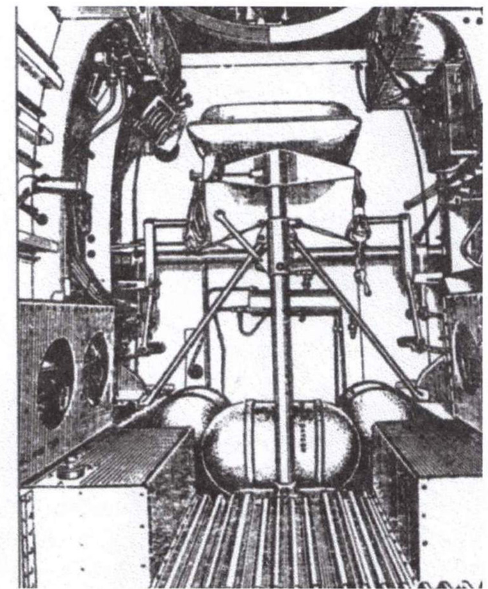
Шасси «Бостона» – трехколесное, с носовой стойкой. Передняя стойка – консольного типа, с колесом диаметром 660 мм. Основные стойки – с задними подкосами, их колеса размером 990 мм. Диски колес закрыты колпаками. Основные колеса оснащались гидравлическими тормозами, устанавливался также ручной стояночный привод тормозов; предполагалось, что его можно будет использовать и как аварийный.

В полете шасси полностью убиралось гидроприводом. Носовая стойка складывалась назад в отсек под полом пилотской кабины, основные стойки – укладывались в оконечности мотогондол. После уборки стойки и колеса не выступают наружу, прикрываясь створками ниш. В убранном и выпущенном положении колеса фиксировались гидравлическими замками. В аварийной ситуации их можно было открывать и закрывать механическим приводом из пилотской кабины.



Верхняя часть фонаря откидывалась вправо для доступа в пилотскую кабину





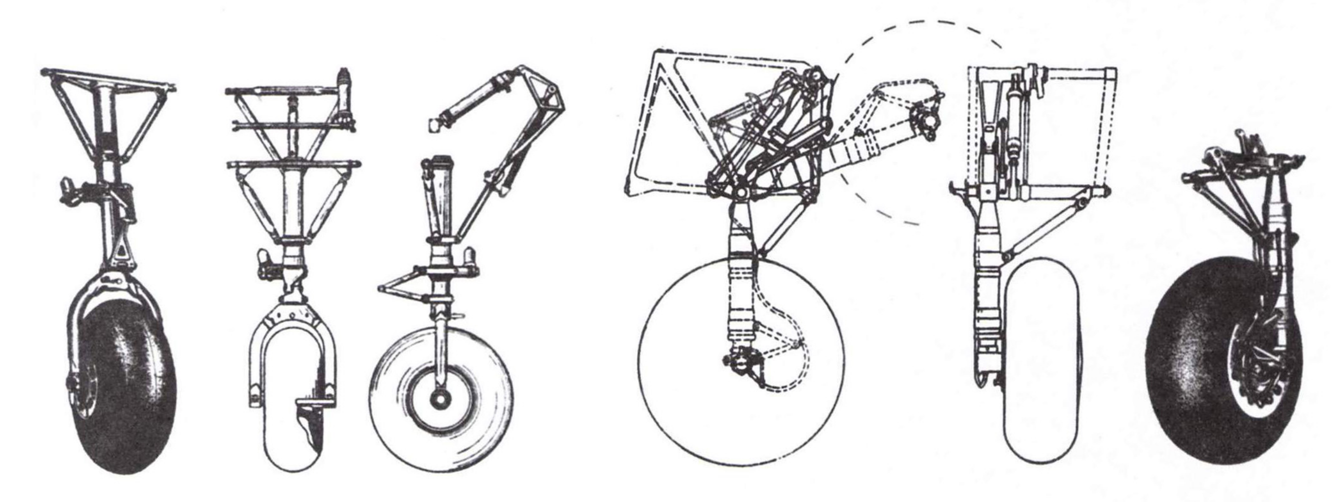
Кабина стрелка-радиста, вид сзади (справа) и спереди (слева)

Все стойки оснащались масляно-пневматической амортизацией и несли одиночные колеса. Передняя стойка могла поворачиваться. Нормально при включенном гидравлическом ограничителе поворота угол разворота был не более 30°, при его отключении стойка крутилась на все 360°. Это упрощало маневрирование на стоянках и в ангарах. Носовая стойка имела демпфер (гаситель колебаний). Гидропривод выпуска шасси дублировался аварийным пневматическим. Сигнализация о положении шасси – электрическая, лампами в пилотской кабине. Имелась также звуковая сигнализация.

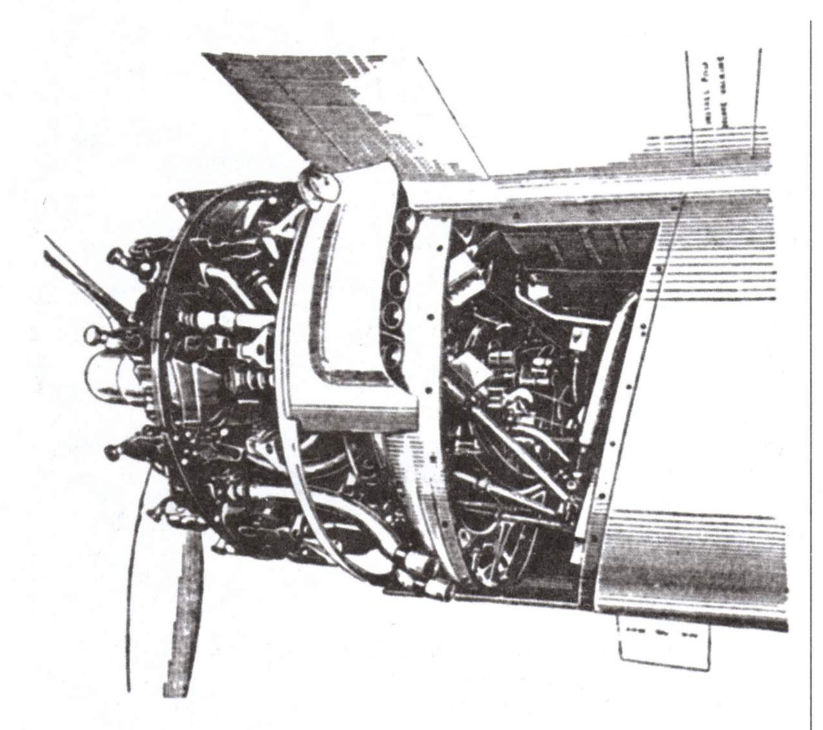
Двигатели R-2600-A5B – 14-цилиндровые, двухрядные звездообразные, воздушного охлаждения, карбюраторные, оснащались понижающими редукторами и двухскоростными приводными центробежными нагнетателями. На них монтировались инжекторные беспоплавковые карбюраторы. Мотор работал на 95-октановом бензине. Максимальная мощность – 1600 л.с.

Двигатели устанавливались в мотогондолах, расположенных под крылом, на моторамах, сваренных из стальных труб, через эластичные амортизаторы для гашения вибраций. Мотогондолы тоже имели конструкцию типа полумонокок с набором из шпангоутов и стрингеров из уголков, закрытым гладкой несущей обшивкой. В нижней части гондол располагались небольшие фермы из стальных труб, служащие для закрепления шасси.

Моторы закрывались капотами типа NACA с регулируемыми жалюзи на выходе. Жалюзи имели гидравлический привод. Выхлоп осуществлялся в коллекторы, имевшие выходные патрубки на наружных сторонах гондол.



Носовая опора шасси; основная опора шасси



Раскапотированная мотоустановка с двигателем R-2600

Запуск моторов осуществлялся электро-инерционным стартером «Эклипс». В таком устройстве сначала электромотор постепенно раскручивает маховик, потом маховик начинает крутить коленчатый вал. Но можно было завести двигатель и вручную, для этого стартер имел съемную рукоятку. Занятие это было нелегким, обычно ручку крутили вдвоем и довольно долго.

Моторы комплектовались трехлопастными металлическими винтами-автоматами Гамильтон Стандард Гидроматик 23Е50 диаметром 3,43 м. Для борьбы с обледенением лопасти могли омываться специальным раствором. Бачок с ним располагался в гаргроте между бомбоотсеком и кабиной стрелка-радиста.

Бензин хранился в четырех баках в крыле общим объемом 1464 л. Они располагались в пространстве между главным лонжероном и передней кромкой крыла. Два ближних к фюзеляжу имели емкость по 232 л, два дальних – по 500 л. Каждый бак имел свою заливную горловину. Баки были мягкого типа, из восьми слоев резины и ткани. Внутренний слой изготовляли из бензостойкой резины, следующий за ним – из сырой резины. Он выполнял функции протектора, затягивая пулевые пробоины. Снаружи баки были обтянуты кожей. Каждый мотор питался от своей пары баков, однако, возможна была и перекрестная подача. Бензонасосы были электрические, но имелась и аварийная ручная помпа. В бомбоотсеке могли устанавливаться три дополнительных непротектированных бака общей вместимостью 1230 л. Они подсоединялись к насосам левого мотора.

Два маслобака емкостью по 71 л находились в мотогондолах за противопожарной перегородкой из нержавеющей стали. Конструкция маслобаков была аналогична бензиновым. Сотовые маслорадиаторы цилиндрической формы располагались в мотогондолах горизонтально под капотами с внутренней (ближней к фюзеляжу) стороны. Регулирование температуры осуществлялось выходными створками с гидроприводом.

Электросистема работала при напряжении 24 в при однопроводной схеме и полностью экранировалась. На правом моторе стоял генератор мощностью 1500 Вт. В состав системы входили также два аккумулятора, находившихся за креслом летчика. От электроэнергии работали приборы, электромагнитные клапаны, посадочные фары, стартеры, управление огнем неподвижных пулеметов. Фары выполнялись убирающимися. Они выпускались на посадке вместе с основными стойками шасси. Самолет также нес стандартный комплект навигационных и строевых огней.

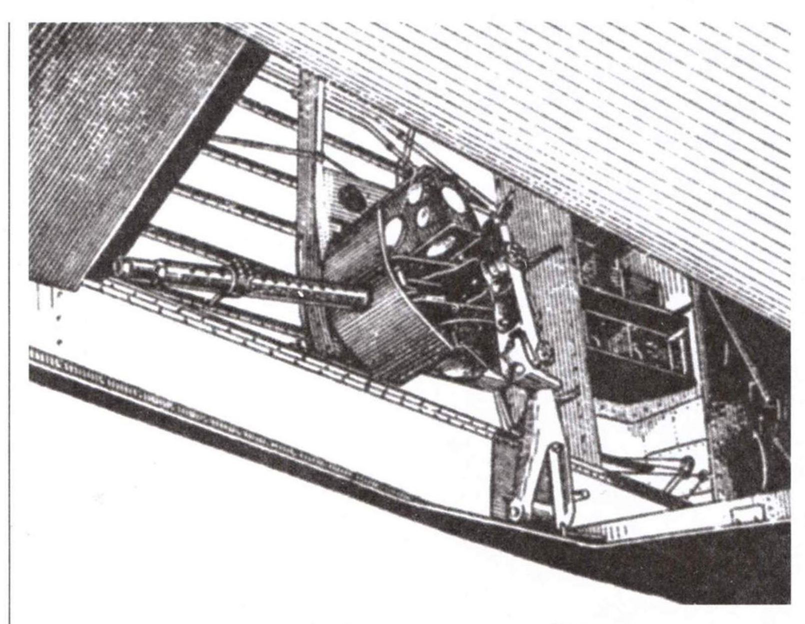
Управление самолетом выполнялось по мягкой схеме, тросами и качалками. Оно было двойным. Основные органы управления находились у пилота – штурвал и педали. Положение педалей можно было регулировать. На педалях монтировались вторые, маленькие, педальки, управляющие тормозами. Колеса можно было притормаживать одинаково, а можно и по-разному, облегчая маневрирование на земле. Запасное управление имелось у стрелка-радиста. «Бостон» имел все необходимое по тому времени навигационное оборудование, за исключением радиополукомпаса, ставившегося не на всех машинах.

Комплект радиооборудования был английского производства. В него входили передатчик TA-12B и приемник RA-10DA или RA-10DB. Они могли работать в телеграфном и телефонном режиме. Передатчик, приемник и блок питания находились в гаргроте за бомбоотсеком; пульт управления радиостанции располагался у места стрелка-радиста. Имелись две антенны: постоянная проволочная натягивалась между мачтой наверху за пилотской кабиной и верхушкой киля, выпускная длиной 60 м выпускалась из трубы в кабине стрелка-радиста при помощи лебедки MT-5E, находившейся внизу на левом бор-

ту. В кабине стрелка возможна была установка фотоаппарата.

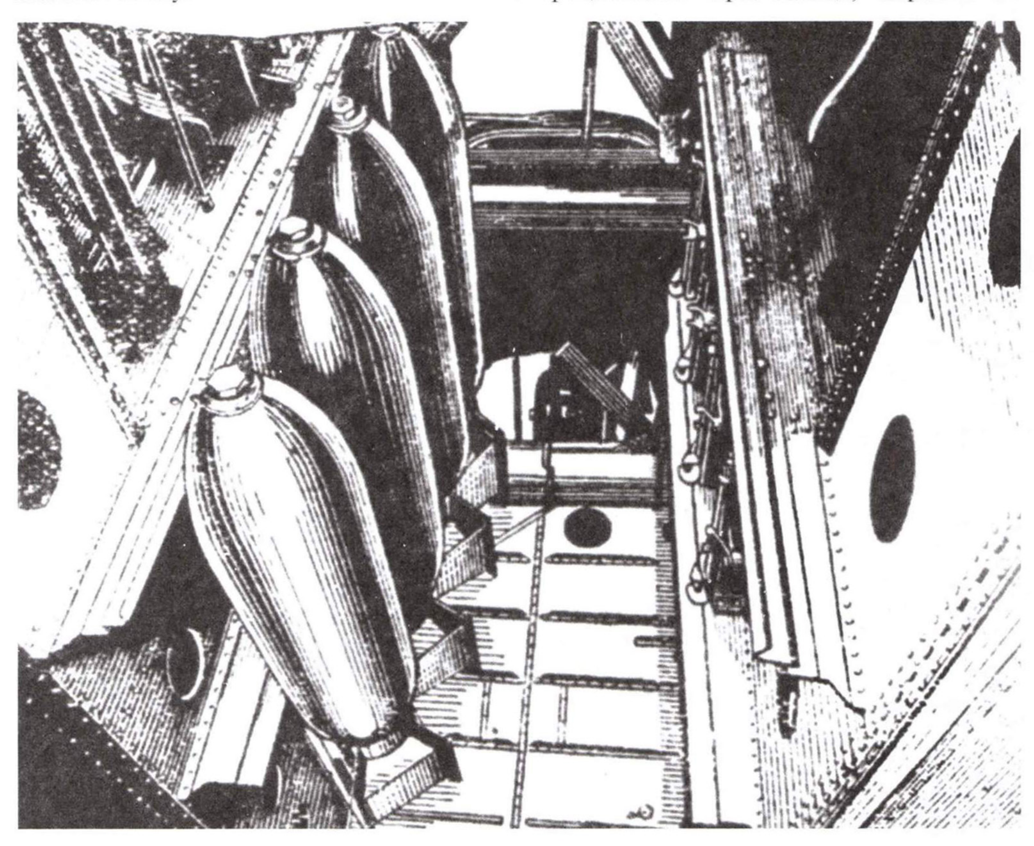
Каждый человек на борту имел кислородный прибор, маску и баллон емкостью 6 л; этого хватало на 3 – 3,5 часа полета. Связь между членами экипажа обеспечивалась самолетным переговорным устройством, усилитель которого размещался в бомбоотсеке. Кроме того, между летчиком и стрелком-радистом действовала тросовая почта, которая могла доставлять записки. В дополнение, во всех кабинах имелась световая сигнализация цветными лампочками. Разные кодовые сочетания цветов означали определенные сообщения.

Кабины обогревались паровым отоплением. Агрегат этот стоял в гаргроте за радиостанцией; от него шли короба – тракты подачи тепла в кабины. Предусматривался и электрообогрев комбинезонов и стелек обуви летчиков. На мотоустановках монтировались огнетушители. В носовой части фюзеляжа находились в пусковых трубах две сигнальные ракеты. Осветительные ракеты, сбрасывавшиеся с парашютами, хранились в горизонтальном положении в верхней части фюзеляжа за пулеметной установкой. Их сбрасывали вручную через небольшой круглый люк в полу.



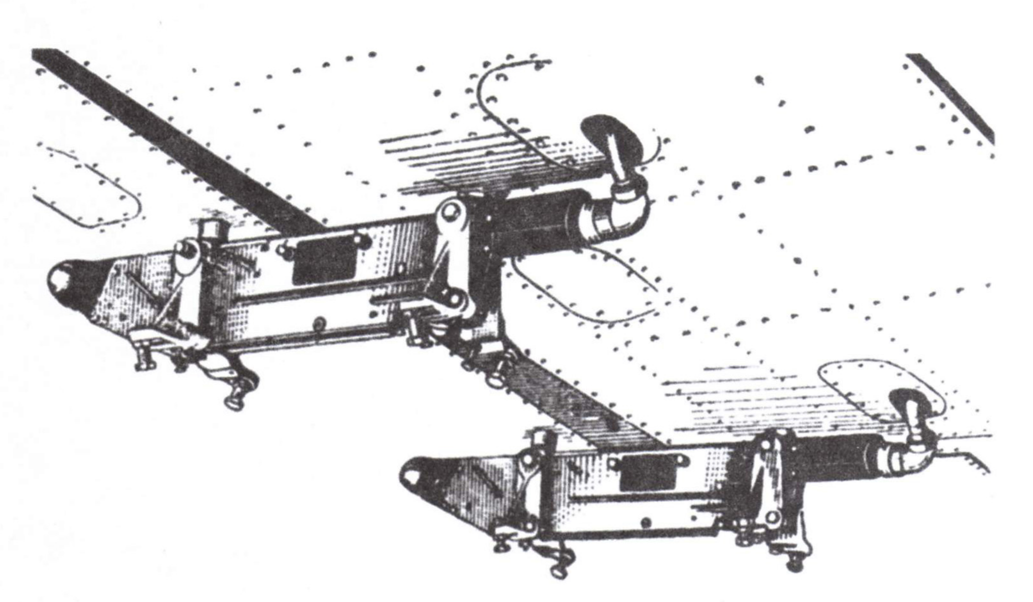
Пулемет «Браунинг» в люковой установке (вид снизу) Обратите внимание на бронещиток на стволе

Стрелковое вооружение «Бостона» имело несколько вариантов. Четыре пулемета «Браунинг» с боезапасом по 500 патронов на ствол неподвижно устанавливались по бортам снизу в передней части фюзеляжа. Патронные коробки находились в кабине штурмана по бортам. Из этих пулеметов стрелял пилот, прицеливаясь через кольцо, закрепленное



Бомбоотсек – вид снизу

Наружные бомбодержатели под крылом



на верхнем переплете фонаря, и мушку на штыре над кабиной штурмана. Управление огнем – электрическое. Селекторный переключатель позволял стрелять из всех стволов сразу или попарно. Гашетки монтировались на штурвале. Перезарядка оружия осуществлялась механически и была возможна только на земле.

В кабине стрелка-радиста сверху монтировалась шкворневая установка. На ней могли находиться один или два пулемета «Виккерс K». Запасные магазины к ним лежали в гнездах на левом и правом бортах. В нижней установке, тоже шкворневого типа, стоял еще один «Виккерс K». Боезапас нижней установки – 470 патронов. Чтобы открыть огонь из верхней установки, требовалось сдвинуть заднюю секцию фонаря кабины и расстопорить пулеметы. Нижняя установка закрывалась двухстворчатым люком, открывавшимся внутрь. На части самолетов имелись также неподвижные пулеметы «Браунинг» в мотогондолах, стреляющие назад. Они пристреливались сходящимся веером на расстояние 90 м за хвостом самолета. Стрелок включал эти пулеметы ножной педалью.

Бомбовое вооружение включало четыре замка в бомбоотсеке (по два в передней и задней частях). На них можно было подвесить четыре бомбы по 114 кг, две по 227 кг плюс две по 114 кг или четыре по 227 кг. Еще четыре таких же бомбодержателя могли устанавливать под крыльями. На каждый из них подвешивались бомбы калибром до 227 кг. Прицеливание осуществлялось довольно простым механическим бомбовым прицелом Вимперис D-8. Г.А. Осипов описывал его как «рамку с несколькими натянутыми на нее струнами». В кабине штурмана находились основной электрический бомбосбрасыватель (справа) и аварийный механический.

В комплектацию американских A-20A входили химические выливные приборы A-10. По одному прибору подвешивалось под консолями крыла с каждой стороны. Но нет никаких данных о том, поставлялись ли они с экспортными вариантами бомбардировщика.

Бронезащита «Бостона» включала складывающийся стальной заголовник за креслом летчика и бронестекло в центральной части козырька.

На каждом самолете имелись аптечка (у штурмана), ручной огнетушитель (у стрелка) и две упаковки с аварийным запасом продуктов – сверху за местом пилота и справа в кабине штурмана.

ДЛЯ АВИАЦИОННОГО КОРПУСА АРМИИ США

После того, как на DB-7 выдали заказы французы, но раньше чем это сделали англичане, его наконец-то признал штаб Авиационного корпуса армии США. Но французский вариант американским военным не понравился. Они потребовали внесения изменений, близких к сформулированным англичанами. В июне 1939 г. Авиационный корпус заказал две модификации: А-20 с турбонагнетателями на мощных моторах Райт R-2600-7 (1700 л.с.) и А-20А с двигателями R-2600-3 (1600 л.с.) без турбонаддува. В обоих случаях предусматривались удлиненные мотогондолы, как на DB-7A и DB-7B. По контракту фирма должна была поставить 63 А-20 и 123 А-20А.

Эти самолеты должны были сменить на вооружении старые штурмовики Нортроп А-17А. Тем самым официально подвели итог конкурса 1938 г. Один из бывших соперников, NA-40, который был больше по размерам и тяжелее, чем «дуглас», вскоре тоже был принят в США на вооружение, но как средний бомбардировщик В-25. Мартин 167 стали выпускать для экспорта во Францию, а затем в Англию (как «Мэриленд» I).

А-20 и А-20А считались уже не штурмовиками, а легкими бомбардировщиками. Это же относилось ко всем самолетам подобного назначения. Но обозначение «А» оставили.

В июне 1940 г. последовал дополнительный заказ на 20 А-20А. Обозначение не менялось, но эта партия должна была получить более мощные двигатели R-2600-11 (1690 л.с.). С учетом экспортных контрактов количество машин стало столь велико, что Дональд Дуглас был вынужден начать переговоры с фирмой «Боинг» о лицензионном производстве А-20А.

Чуть позже, в октябре, для американской армейской авиации заключили огромный контракт на поставку 999 легких бомбардировщиков А-20В и 1489 разведчиков О-53. Самолет О-53 должен был отличаться от А-20В только наличием дополнительного фотооборудования. Ни одного О-53 впоследствии не построили.

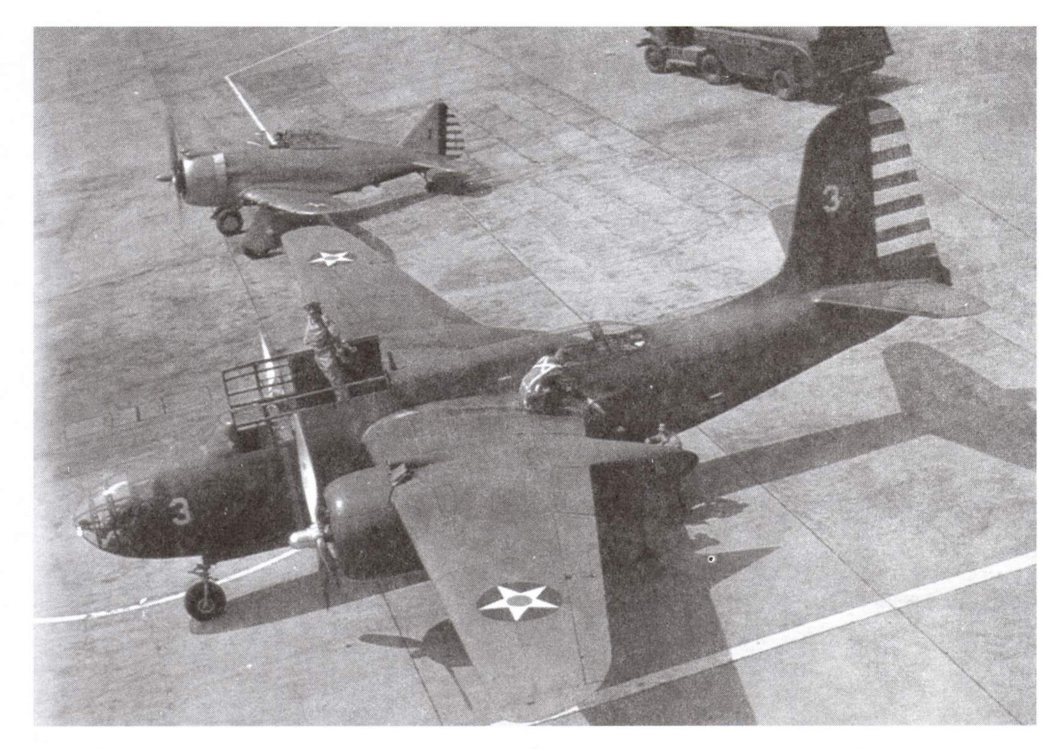
Производство А-20 и А-20А развернули в конце осени 1940 г. А-20А был ближе к уже выпускавшимся экспортным модификациям, поэтому начали с него. Первый А-20А выкатили из цеха в декабре. Эти самолеты были некрашеными, серебристыми. Позже они стали оливково-зелеными сверху и с боков и нейтрально-серыми (без голубоватого или желтоватого оттенка) снизу.

А вот производство А-20 ограничилось единственным, фактически опытным, экземпляром. Он был по счету 15-м. Турбонагнетатели смонтировали в коробах на наружных сторонах мотогондол. Конструкция получилась громоздкой и создавала большое добавочное сопротивление. В первых же полетах столкнулись с перегревом турбины. А вот ожидаемого выигрыша в летных данных в общем-то не получили. Тогда турбонаддув рассматривали лишь как средство улучшения высотных характеристик двигателя. Приводной нагнетатель отнимал часть по-

Первый серийный А-20А. Самолет не окрашен, носовые пулеметы отсутствуют



Майор С. Амстид готовится поднять в воздух А-20А во время испытаний на базе Райт-филд, май 1941 г. На заднем плане – истребитель YP-43 «Лансер»

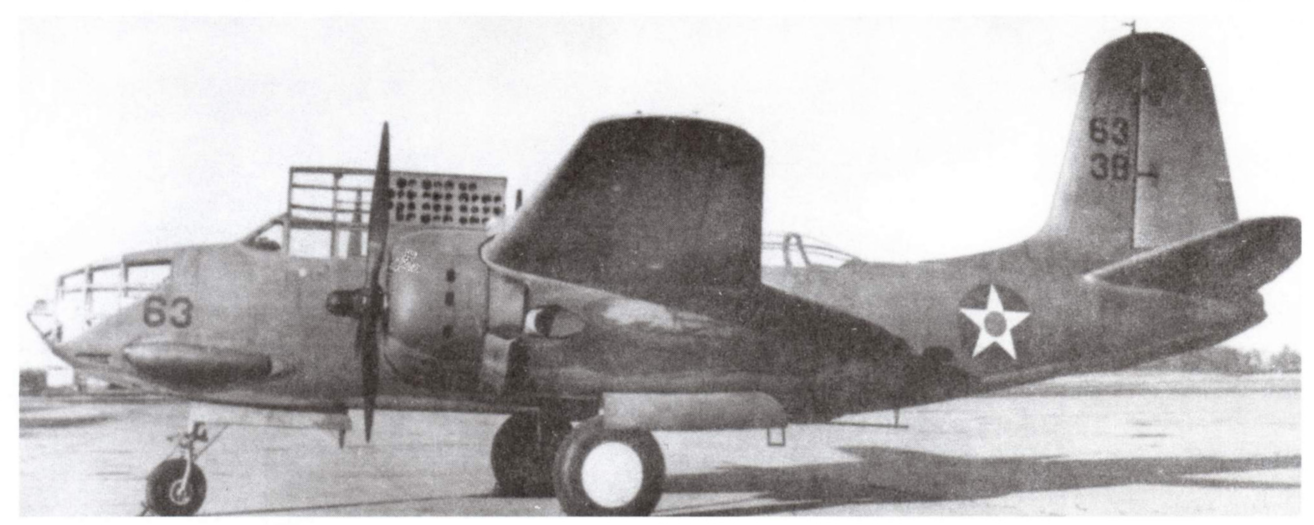


лезной мощности от коленчатого вала. А турбину крутили выхлопные газы, которые все равно пришлось бы выбросить за борт – выгода налицо. Но турбонагнетатель для А-20 получился явно неудачным. Вопрос решили просто: зачем легкому бомбардировщику турбонаддув, его область применения – малые и средние высоты. Там можно обойтись и приводным нагнетателем, причем потери будут приемлемы. Поэтому три незавершенных А-20 доработали в опытные фоторазведчики. Единственный же собственно А-20 позже превратили в опытный образец тяжелого ночного истребителя Р-70.

А-20А имели моторы R-2600-3 (последние 17 машин – R-2600-11) и вооружение из девяти 7,62-мм пулеметов (четыре находились в носу, два сверху в задней кабине, один там же внизу в люке и два в мотогондолах). Все пулеметы были типа «Браунинг». В отличие от английских «Виккерсов» американские турельные пулеметы питались лентой, но из съемных подствольных коробов. Лента в них была короткой, и короба приходилось менять, как магазины.

Самолет мог нести фугасные, осколочные и химические бомбы разных калибров. Самой большой являлась бомба в 1100 фунтов

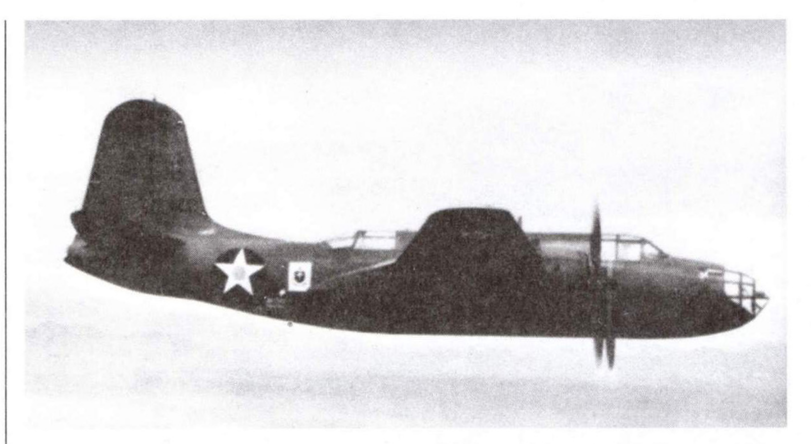
А-20А из 3-й бомбардировочной группы. Пулеметы в носовой части фюзеляжа уже стоят, так же как и прикрывающие их обтекатели



(480 кг); при ее подвеске в бомбоотсеке уже больше ничего не помещалось. Первые серии бомбардировщиков отличались вентиляционными щелями на боках капотов моторов, как на DB-7A. По каким-то причинам их сдавали без передних пулеметов; каплевидные выступы там, где должна была располагаться их вторая пара, отсутствовали; далее они стали стандартными. А вот пулеметы в мотогондолах ставили не всегда.

На 17 A-20A смонтировали бензобаки упрощенной конструкции без протектирующего слоя. Эти машины позже переименовали в A-20E.

Один A-20A отдали морской авиации, где его переименовали в BD-1. Машину использовали как скоростной буксировщик мишеней для воздушной стрельбы. Убедившись в том, что эксперимент прошел успешно, моряки попросили выделить еще несколько машин, но получили отказ.

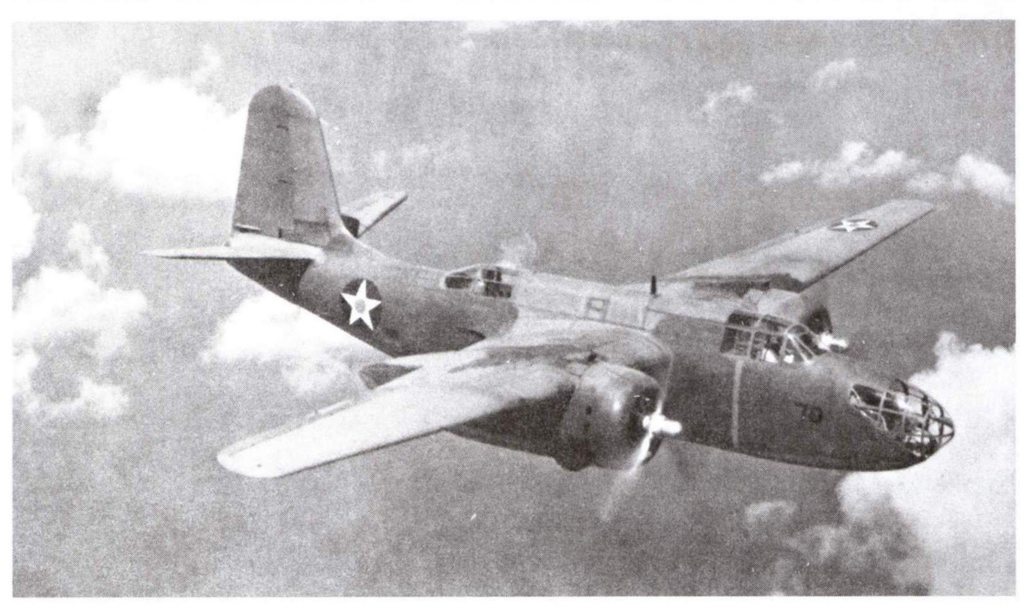


A-20A из 33-й учебной эскадрильи, лето 1941 г.

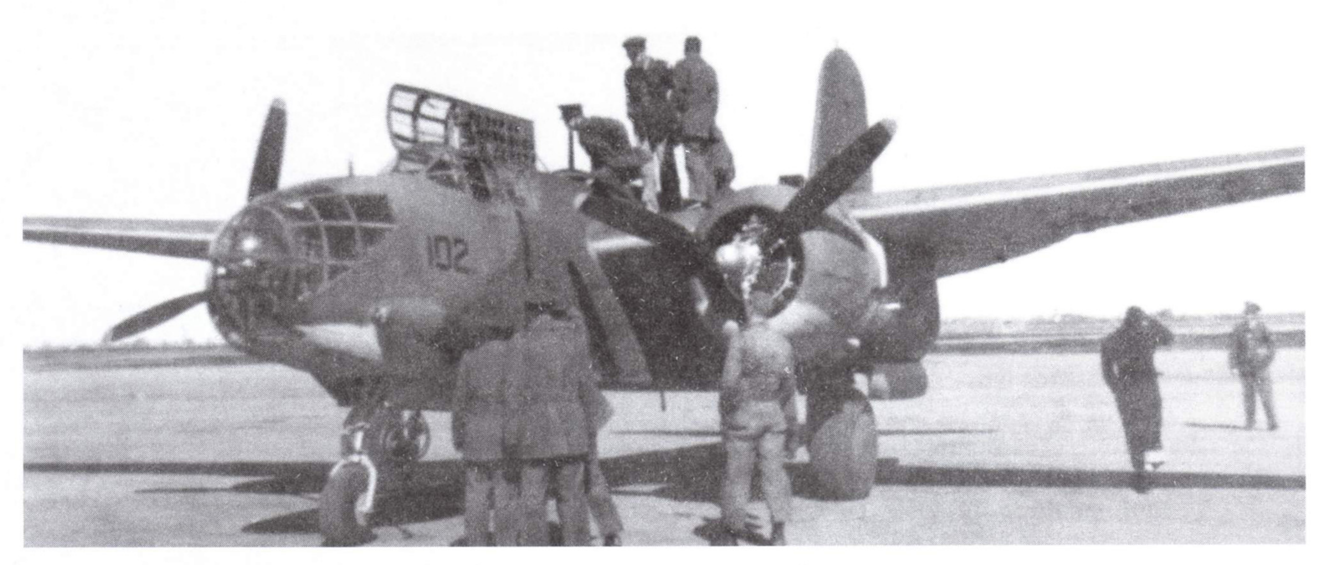
В апреле 1941 г. первые A-20A приняли летчики 3-й легкобомбардировочной группы (полка), базировавшейся возле города Саванна в штате Джорджия. Она состояла из четырех эскадрилий. За ней последовала еще одна группа – 27-я. К этому времени Авиационный



Первые A-20A, поступившие в 3-ю бомбардировочную группу. Эти машины уже сверху оливково-зеленые, а снизу – серые



A-20A 58-й бомбардировочной эскадрильи в полете недалеко от острова Оаху, май 1941 г.



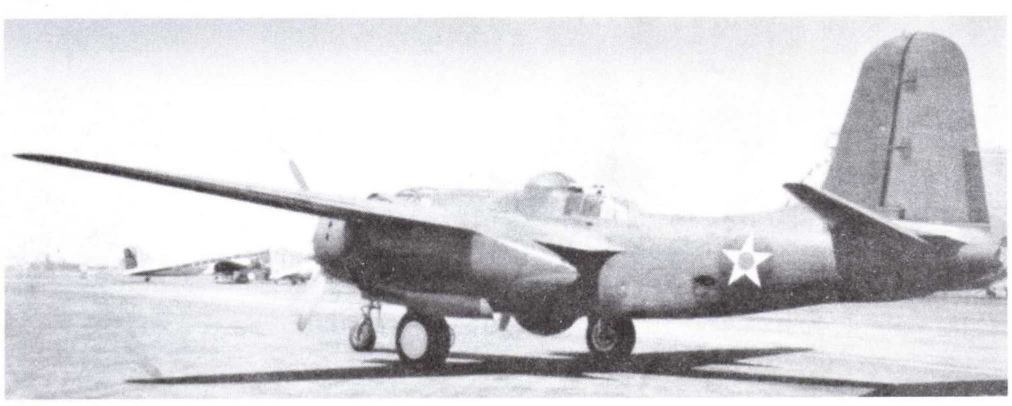
Курсанты знакомятся с А-20А на базе Стоктон-филд в Калифорнии

корпус переименовали в ВВС армии США. Летом А-20А поступили в 33-ю учебную эскадрилью, где стали готовить экипажи для новых бомбардировщиков. В октябре А-20А приняли участие в осенних маневрах американской армии. Еще две группы, 47-я и 48-я, успели получить «дугласы» до зимы 1941 г.

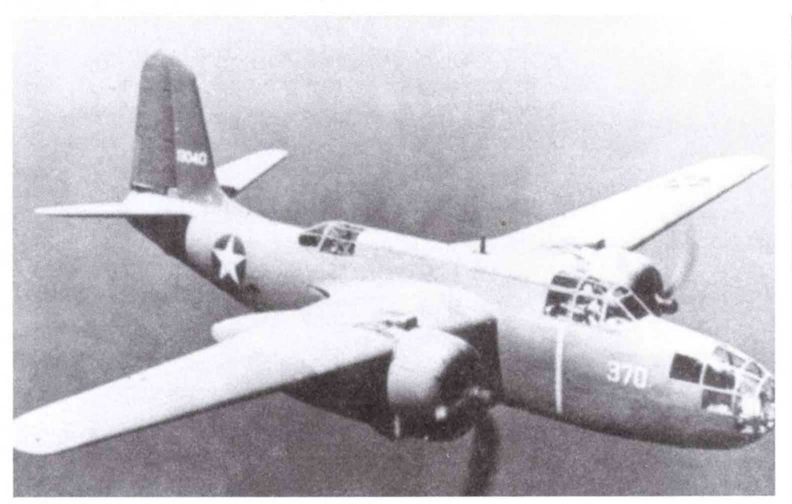
В Зоне Панамского канала, тогда контролировавшейся американцами, разместили 59-ю отдельную эскадрилью.

В конце года первые «Хэвоки», как назвали новые самолеты в США, отправились за океан: ими начали комплектовать 58-ю эскадрилью на Гаваях. Там на аэродроме Хикам

ХА-20В с тремя дистанционно управляемыми турелями, июль 1941 г.



А-20В в полете



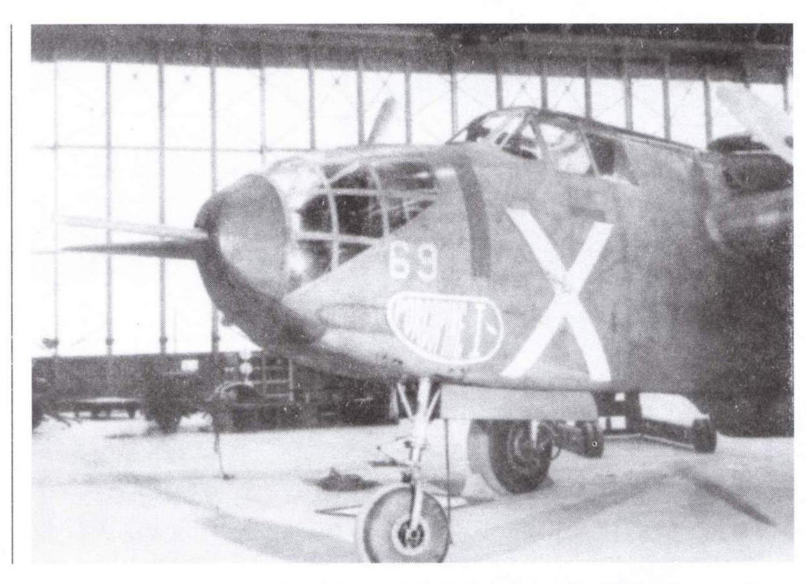
7 декабря 1941 г. эскадрилья угодила под налет японской авиации, разгромившей военно-морскую базу Перл-Харбор. 58-я тогда отделалась легко – сгорели всего два ее А-20А. Но остальные не смогли подняться в воздух и принять участие в поисках японских кораблей. С этого момента прошло более полугода, прежде чем «Хэвоки» продолжили свою боевую карьеру на Тихом океане.

Сдачу последних А-20А завершили в сентябре 1941 г. Далее для американской военной авиации выпускали А-20В. Он получил моторы R-2600-11, остекление носовой части по типу DB-7A (чертежи которого и использовали), модернизированный под горизонтальную (вместо вертикальной) укладку бомб задний бомбоотсек. Последнее позво-

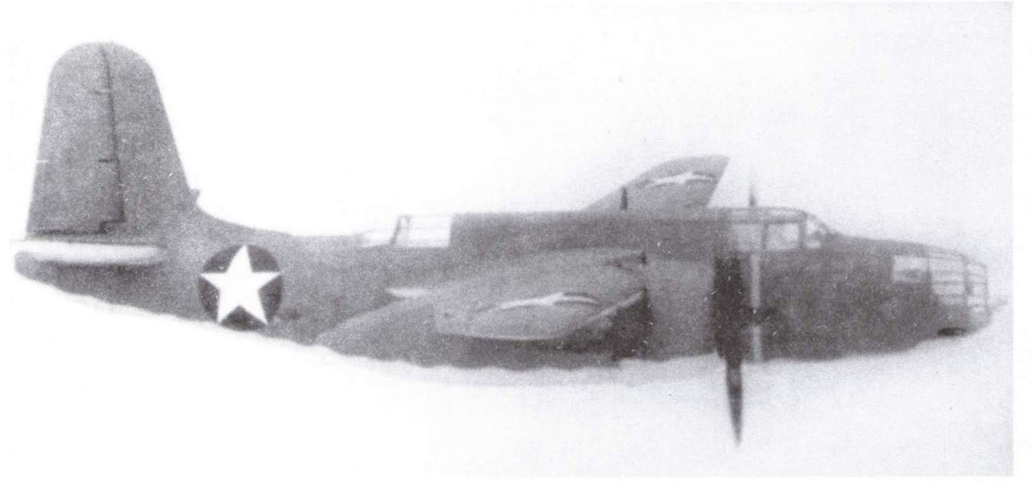
ляло повысить точность бомбометания. На этой модификации впервые предусмотрели размещение дополнительных топливных баков в бомбоотсеке. Их собирались использовать при перегонке бомбардировщиков на большие расстояния.

Первоначально A-20B проектировался с мощным оборонительным вооружением: две дистанционно управляемые турели стояли сверху и снизу (над и под кабиной стрелка, как впоследствии на A-26) и третья – в носу. Каждая несла по спарке пулеметов калибра 7,62 мм. Так и выглядел опытный XA-20B, построенный на базе серийного A-20A в середине 1941 г. Однако, такое вооружение, по-видимому, показалось слишком тяжелым и громоздким, а турели – недостаточно надежными. Поэтому на серийных A-20B вернулись к старой компоновке. Пулеметов стало меньше, но калибр их возрос. Теперь спереди стояли только два пулемета (12,7-мм); каплевидные обтекатели второй пары пулеметов исчезли. Крупнокалиберный пулемет монтировался и у стрелка сверху. Питался он также, как старый, калибра 7,62 мм, – короткой лентой из подствольного короба. В нижнем люке по-прежнему остался пулемет калибра 7,62 мм. Сохранили на A-20B и гондольные, направленные назад, установки – по типу DB-7B и A-20A (их, правда, опять ставили не на всех машинах). Гидравлический привод открытия створок бомбоотсека дополнили аварийным механическим.

XA-20B позже оснастили 37-мм пушкой в носовой части фюзеляжа и переименовали в XA-20F. На этом самолете устанавливались две дистанционно управляемые турели фирмы «Дженерал Электрик», каждая с парой 12,7-мм пулеметов. Одна монтировалась над хвостовой частью фюзеляжа, а другая – под ней.



XA-20F – бывший XA-20B, вооруженный 37-мм пушкой в носовой части фюзеляжа



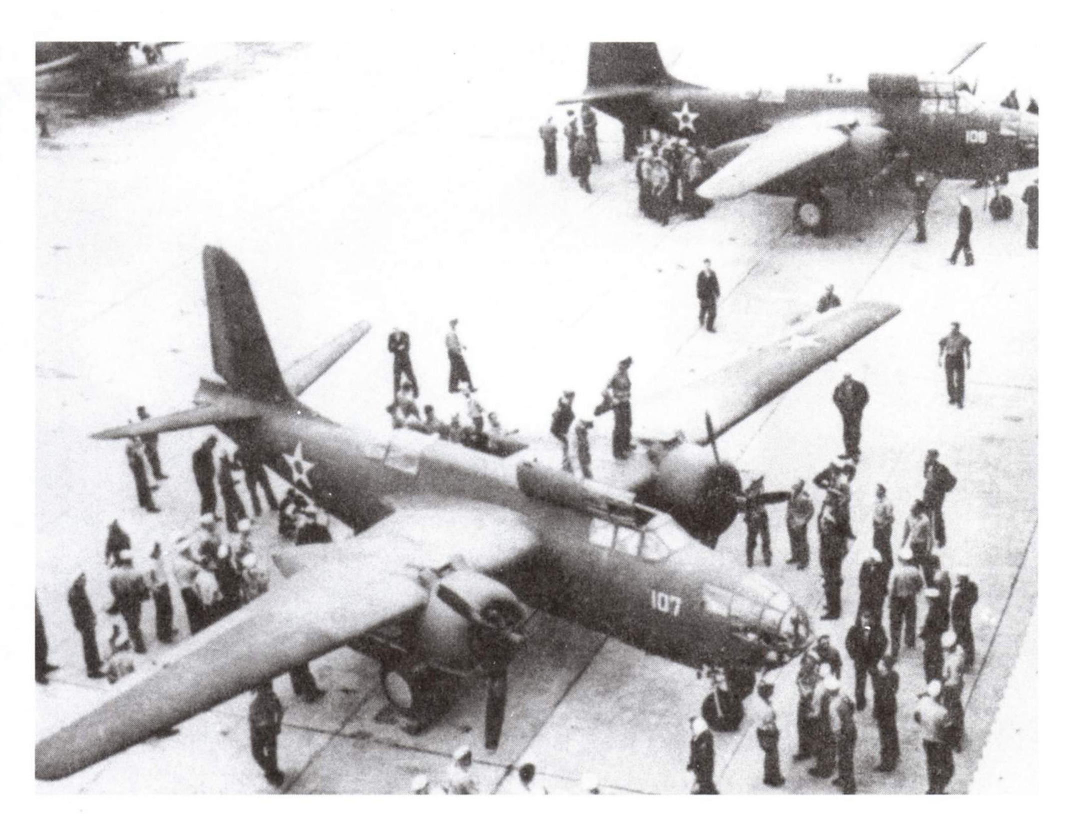
BD-2 авиации военно-морского флота США

A-20B выпускали два предприятия – в Санта-Монике делали A-20B-DO, а в Лонг-Биче – A-20B-DL, имевшие небольшие отличия по комплектации. В США большая часть самолетов этого типа попала в учебные части. На фронте их получили одна группа в Марокко и одна разведывательная эскадрилья в Англии. Восемь A-20B получил американский флот. Под названием BD-2 их использовали для буксировки мишеней при учебных стрельбах.

Всего выпустили 999 машин этой модификации.

A-20B стал основой для проекта A-20D. Это был облегченный вариант с моторами R-2600-7 с турбонаддувом и увеличенным запасом горючего. Бензобаки у него не протектировались, что и дало небольшой выигрыш в свободном объеме. Но проект сочли бесперспективным и от постройки опытного варианта отказались.

Буксировщики мишеней BD-2, применявшиеся в американской морской авиации



ГОЛЛАНДСКИЙ ЗАКАЗ

Нидерланды еще в мае 1940 г. были оккупированы немцами, но правительство страны перебралось в Лондон и оттуда руководило колониями. Самой крупной из них являлась Голландская Ост-Индия (современная Индонезия), имевшая определенную степень автономии. Там имелись свои армия и ВВС. Последние оснащались в основном самолетами американского производства. В октябре 1941 г. для Ост-Индии заказали 48 бомбардировщиков DB-7C.

За основу был взят DB-7B с моторами R-2600-A5B мощностью 1600 л.с., но с целым рядом отличий. Они были обусловлены спецификой страны, представляющей собой архипелаг. Летать предстояло над морем, а одними из основных целей считались корабли. Предусматривалось использование самолета в качестве низкого торпедоносца, сбрасывающего торпеду с бреющего полета. Торпеда Mk.XII размещалась в бомбоотсеке, частично выступая наружу. Створки бомболюка при этом снимались. В комплектацию включили морское спасательное снаряжение с надувной лодкой. Другой особенностью задания являлось требование о разработке двух вариантов носовой части фюзеляжа: остекленной с кабиной штурмана и «глухой» с четырьмя 20-мм пушками. Переделки заставили конструкторов потратить 45 000 человеко-часов на доработку чертежей.

Первые самолеты были готовы в конце 1941 г. До начала войны на Тихом океане голландцы ни одного торпедоносца не получили. Уже после вторжения японцев на Яву туда, в порт Тжилатджар, доставили из Америки два десятка DB-7C.

Единственный из них, который успели полностью собрать, принял участие в боях за остров, а остальные, целые или поврежденные, достались японцам. По крайней мере, один бомбардировщик вывезли в Японию для изучения. Там его подремонтировали и подвергли испытаниям в центре армейской авиации в Тачикаве. Недопоставленные голландцам DB-7C перешли к англичанам, несколько самолетов потом попало в Советский Союз.

А-20С – УНИФИЦИРОВАННАЯ МОДЕЛЬ

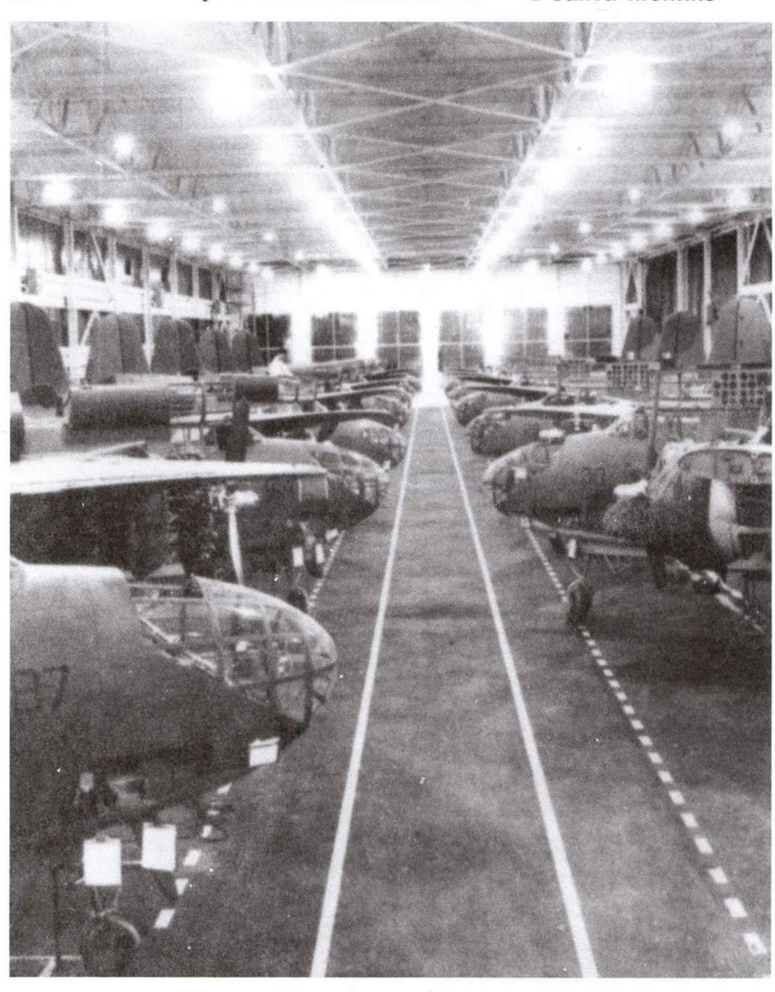
После поражения Франции у фирмы «Дуглас» остались два основных заказчика – английские и американские ВВС. Но и те, и другие отличались завидным аппетитом. Самолетов заказывали все больше. Но разнобой в требованиях усложнял производство. Куда выгоднее было бы крупными сериями гнать одну и ту же модификацию, подходящую всем. Эту идею конструкторы воплотили в модификацию А-20С. Этот вариант был предельно унифицирован с экспортным DB-7B. На нем стояли моторы R-2600-23 (1600 л.с.). В остеклении штурманской кабины опять вернулись к образцу А-20А. Все пулеметы теперь имели калибр 7,62 мм. Их осталось семь: четыре в носу, два на трели у стрелка и один в люке внизу. Установки в мотогондолах ликвидировали – боевой опыт доказал их малоэффективность. По сравнению с А-20В улучшение бронезащиты и введение протектированных бензобаков повысило живучесть машины, но дополнительный вес несколько ухудшил летные данные. Для А-20С впервые разработали специальный перегоночный подвесной бак – огромную половинку капли, подвешивавшую вплотную под брюхом самолета. На поздних сериях предусмотрели размещение в бомбоотсеке дополнительного бака емкостью 530 л. С ним внутренний запас топлива дошел до 2044 л.

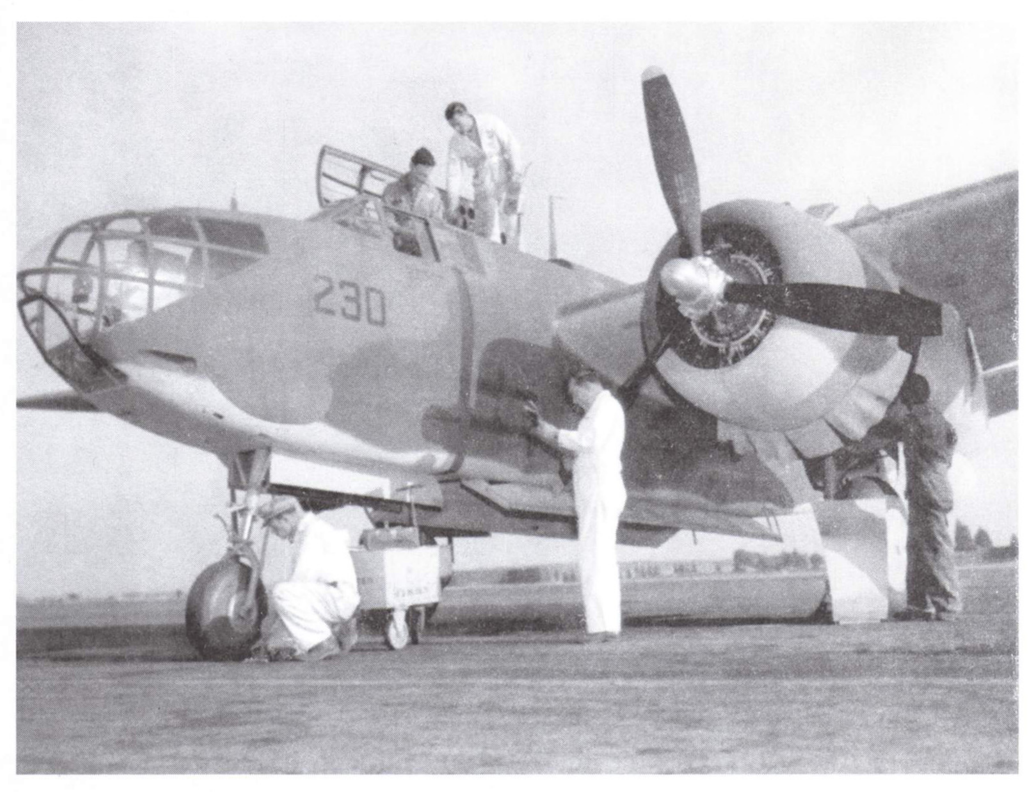
Выпуск новой модификации начался весной 1941 г. А-20С тоже строили два разных завода – в Санта-Монике (A-20C-DO, выпустили 808 экземпляров) и завод «Боинг» в Сиэтле (А-20С-ВО, сделали 140 машин). Как уже говорилось, «Дуглас» уже не могла выполнить все заказы сама и передала часть их фирме «Боинг». Самолеты из Сиэтла отличались тем, что выхлоп из коллектора осуществлялся не вбок, а вниз, иным электрооборудованием и установкой мощных противопыльных «тропических» фильтров, подсказанной опытом операций в Африке. Фильтры монтировались двумя способами: либо фильтр ставился перед стандартным воздухозаборником карбюратора, продолжая его до носка мотогондолы, либо располагался внутри гондолы, образуя на ней характерный «горб».

Большая часть А-20С шла на экспорт. 200 самолетов (тремя партиями – 157, 24 и 19 машин) отправили в Англию. Там бомбардировщики из Санта-Моники стали «Бостонами» III, так же как и DB-7B, а машины из Сиэтла – «Бостонами» IIIA. Если предыдущие заказы полностью оплачивались британским правительством, то А-20С шли в соответствии с актом (законом) о ленд-лизе. Этот закон определял правовые основы военной помощи государствам, оборона которых считалась «жизненно важной для США». В частности им могла быть безвозмездно поставлена военная техника, в том числе и самолеты. Закупка их велась за счет кредитов американского правительства. Формально машины при этом считались американской собственностью, предоставленной во временное пользование. Самолеты числились за ВВС армии США, получали американские учетные номера и проходили военную приемку.

Первые два «Бостона» IIIA прибыли в Великобританию 13 октября 1942 г. Интересно, что покрашены они были на американский манер, но несли английские опознавательные знаки. С января 1943 г. машины этой мо-

Сборка А-20С на заводе «Дуглас» в Санта-Монике





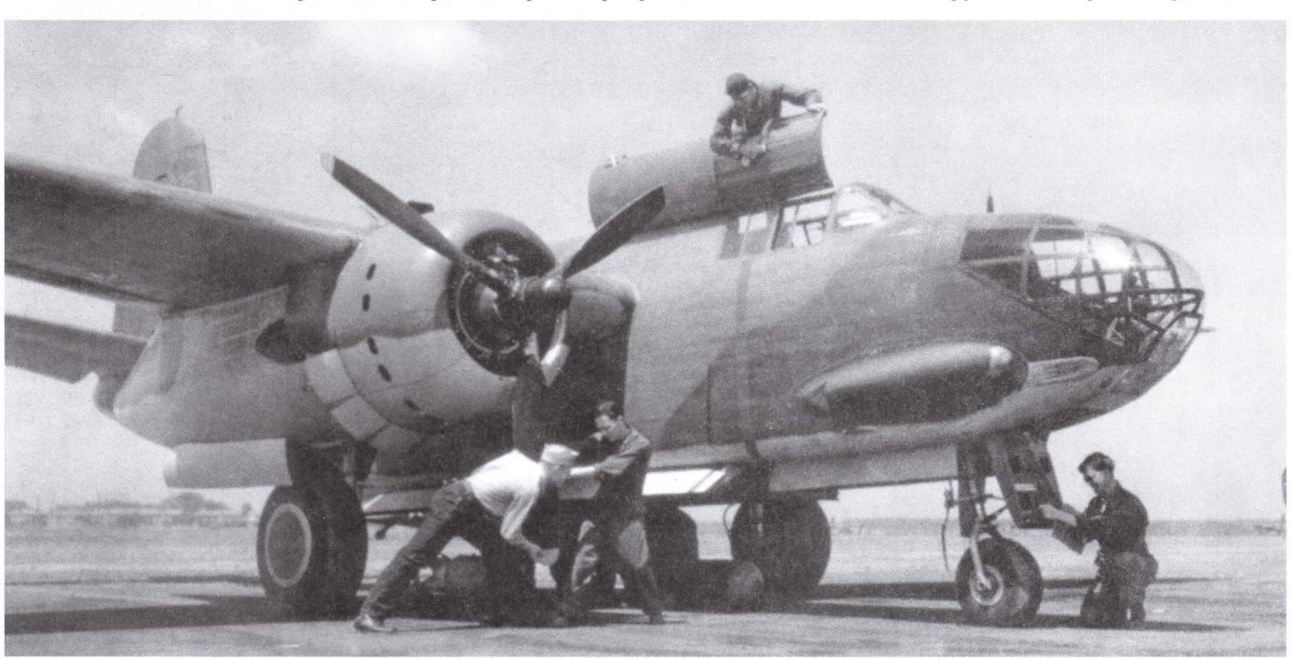
Готовый А-20С вывели на заводской аэродром в Санта-Монике; рабочие проводят последние проверки и регулировки перед облетом

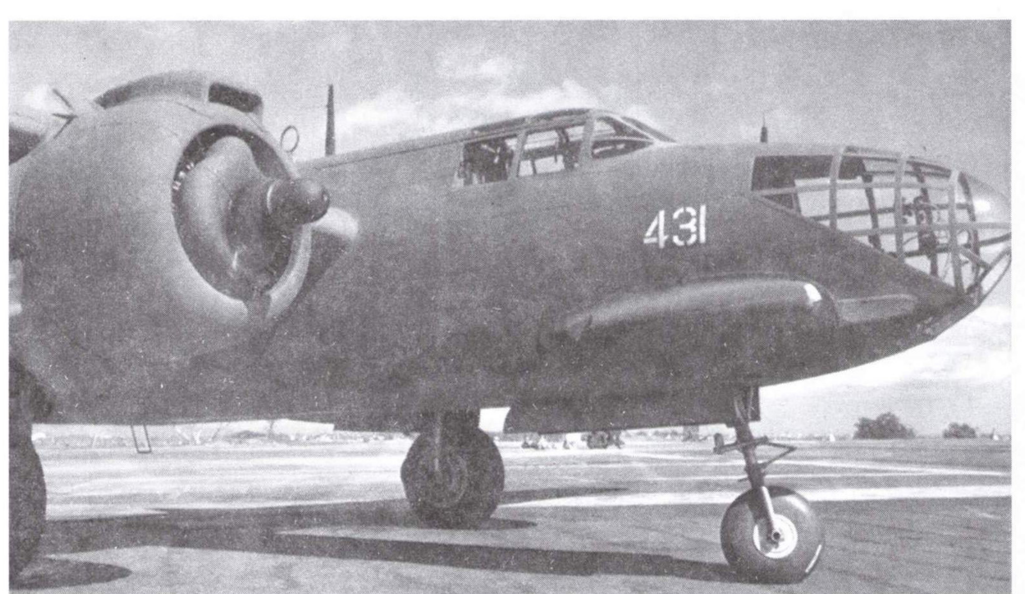
дификации начали поступать в эскадрильи 2-й группы. Первой перевооружили 107-ю эскадрилью. Она была объявлена боеспособной 1 мая. Немного раньше, в апреле такие же самолеты стали поступать в 342-ю эскадрилью («Лоррэн»).

Еще 55 А-20С первоначально были отправлены в Ирак для транспортировки в Советский Союз. Но Черчилль уговорил Сталина поменять эти машины на истребители «Спитфайр». Эти «Бостоны» использовали для пополнения английских эскадрилий в Египте.

Часть выпущенных А-20С еще в США подверглась различным доработкам. 56 машин оснастили наружными торпедодержателями

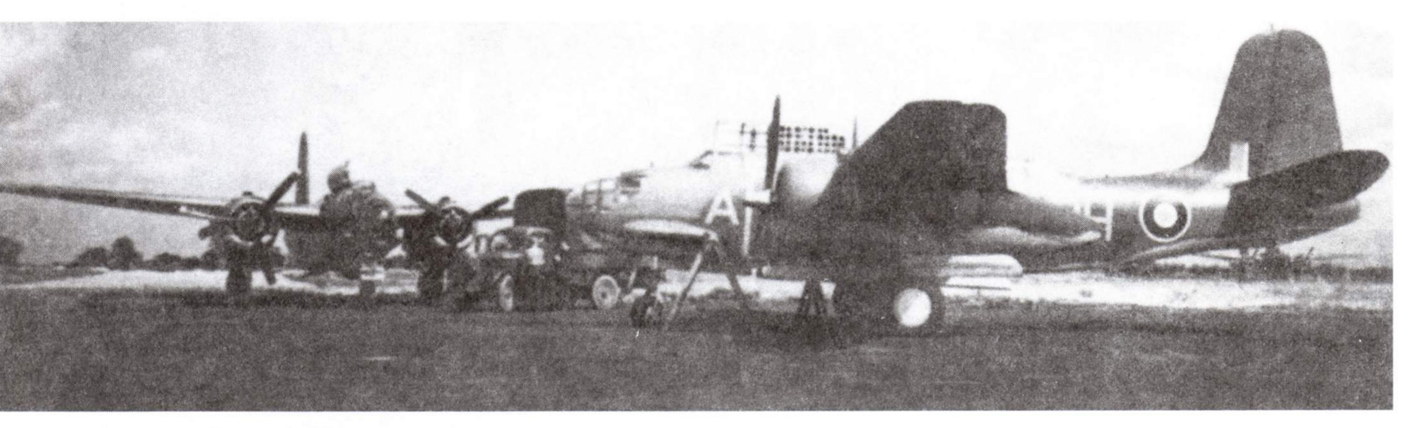
А-20С-ВО готовят к полету на аэродроме Лэнгли-филд в Вирджинии, июль 1942 г.





Новенький А-20С выкатили из цеха завода «Дуглас» в Калифорнии, середина 1942 г.

А-20С на заводском аэродроме в Санта-Монике. Видны самолеты, окрашенные на английский и американский манер



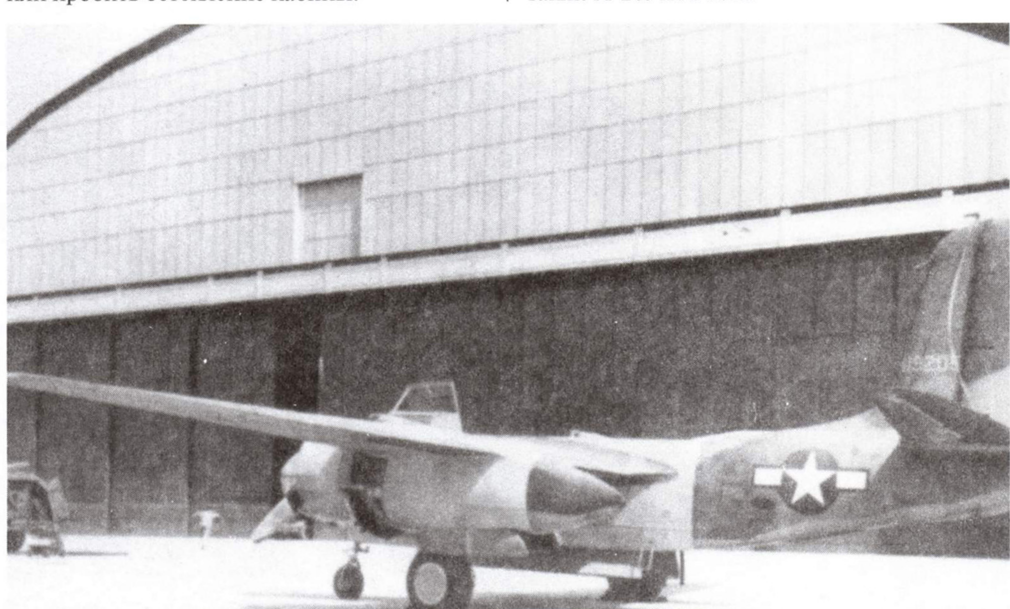
«Бостоны» IIIA в Эттлбридже, 1942 г.

на фюзеляже. На них по оси самолета подвешивалась торпеда весом 2000 фунтов. Правда, об их использовании никакой информации нет. На одном самолете испытывали убираемое гусеничное шасси. На другой машине штурмана переместили в заднюю часть фюзеляжа. Место ему выгородили за счет задней кабины и бомбоотсека. Вероятно, это был пробный шаг к модификации G, на которой носовую часть заняли пушки и пулеметы.

Еще один самолет модифицировали как пилотируемую мишень для обучения воздушной стрельбе. Обычная мишень-рукав не очень-то похожа на настоящий самолет, маневрировать не способна, ее возможности ограниченны. Хотели дать возможность летчикам потренироваться в бою с реальным бомбардировщиком. Но нужно было обеспечить безопасность летчика самолета-мишени. Истребители стреляли пластмассовыми пулями. Но и они могли повредить конструкцию или пробить остекление кабины.

Конструкторы сделали самолет одноместным. Пилота защитили броней и толстым бронестеклом. Фонарь кабины стал совсем не похож на старый, поскольку бронестекло поставлялось в виде плоских плит. Да и общая площадь остекления уменьшилась: сочли, что стальная броня все-таки надежнее прозрачной. Летчик залезал на свое место, откидывая вправо панель сверху. Пилотская кабина заканчивалась вертикальной стенкой, гаргрот и фонарь задней кабины начисто срезали и зашили. Броня прикрывала не только кабину, но и центральную часть фюзеляжа, частично крыло и мотогондолы. Такой диковинный аппарат существовал в единственном экземпляре.

На некоторых самолетах опробовали новинки, которые хотели внедрить на последующих модификациях. На одном А-20С экспериментировали с турелью фирмы «Мартин» с двумя 12,7-мм пулеметами. Позднее ее монтировали на поздних сериях A-20G, а также A-20J и A-20K.



А-20С, переделанный в бронированную пилотируемую мишень

АМЕРИКАНЦЫ В ВОЙНЕ В ЕВРОПЕ

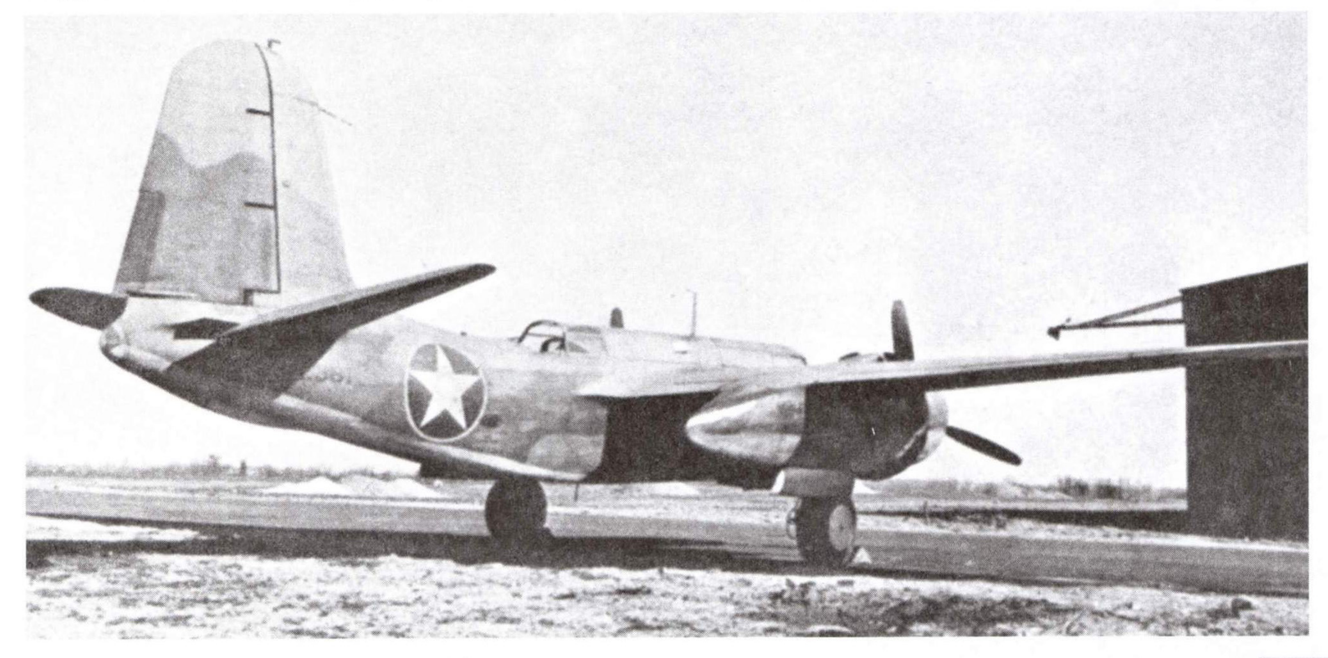
7 декабря 1941 г. японские палубные самолеты разбомбили базу американского флота Перл-Харбор на Гаваях. Мирное время закончилось и для американцев. В предвоенные годы американская военная авиация росла, как на дрожжах. Закупались тысячи самолетов, формировались новые эскадрильи и группы, строились аэродромы, создавались летные школы. Но пришла война, и этого оказалось недостаточно. Американское правительство приняло решение реквизировать часть самолетов, строившихся в США по заказам иностранных государств. Это коснулось и «Бостонов». На части «троек», еще не отправленных за океан, поверх английского камуфляжа нарисовали американские белые звезды. Эти машины отправили, в основном, в учебные части.

Поддержав своих японских союзников, Гитлер объявил войну США. Америка оказалась втянута в боевые действия на двух фронтах сразу. Противником номер один сочли немцев, как самых сильных. Но для того, чтобы нанести удар по Германии, американцам требовалось перебросить свои войска в Европу.

Базой стала Великобритания. Туда по морю и по воздуху начали перевозить американских солдат и боевую технику. В феврале 1942 г. там начали формировать 8-е ВВС (воздушную армию, по нашему). Из частей, вооруженных «Хэвоками», первой прибыла 15-я отдельная бомбардировочная эскадрилья. Для быстроты личный состав доставили в Англию без самолетов. Машинами поделились англичане.

29 июня 1942 г. один американский экипаж, капитана Ч. Кегельмана, вылетел с аэродрома Суонтон-Морли в составе группы самолетов английской 226-й эскадрильи, оснащенной «Бостонами» III. Он участвовал в нанесении удара по железнодорожному депо в Хазельбрюке. 4 июля эскадрилья отправилась бомбить аэродромы в Голландии; при этом уже шесть машин пилотировали американцы. Пришлось прорываться через сильный огонь зенитной артиллерии, два американских и один английский экипажи были сбиты. У одной машины оторвало правый пропеллер, пробило крыло и загорелся двигатель. Но пилот, уже упоминавшийся капитан Кегельман, привел ее обратно в Суонтон-Морли! Более того, он еще и рассчитался с немецкими зенитчиками, обстреляв по дороге их позицию из носовых пулеметов... Кегельмана наградили орденом. После этого американцы приняли участие еще в одном или двух вылетах.

Осенью в Англию доставили 153-ю разведывательную эскадрилью; она летала на А-20В. На всех вариантах А-20 в задней кабине предусматривалась установка планового фотоаппарата для контроля результатов бомбометания или попутной разведки. Дру-



«Бостон» III американской 67-й разведывательной группы, начало 1943 г.

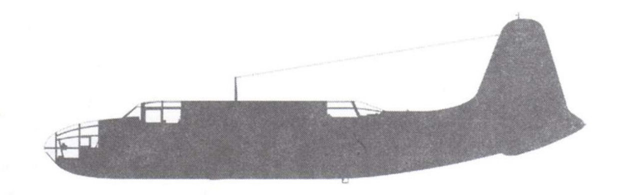


А-20В 67-й разведывательной группы, аэродром Ибсли, 1943 г.

гое дело, что обычно аппарат не ставили, или ставили на несколько машин в эскадрилье. А вот на этих А-20В аппаратура присутствовала и использовалась. Когда появились более совершенные самолеты-разведчики, А-20В доработали в буксировщики мишеней. В этом качестве они эксплуатировались на аэродромах Англии до конца войны.

В конце 1942 г. в Англии появилась 67-я разведывательная группа. Она тоже прибыла без самолетов и получила «тройки» из запасов Королевских ВВС.

Первоначально в Великобритании планировали разместить три группы «Хэвоков». Но Англия фактически стала для них лишь перевалочной станцией на пути в Северную Африку. Так, в сентябре-октябре 1942 г. через океан начали перегонять А-20В 47-й бомбардировочной группы. Они оснащались дополнительными баками в бомбоотсеке и летели по маршруту через Ньюфаундленд и Гренландию. В Великобритании эскадрильи группы не задержались и вскоре оказались в африканской пустыне.



В СЕВЕРНОЙ АФРИКЕ

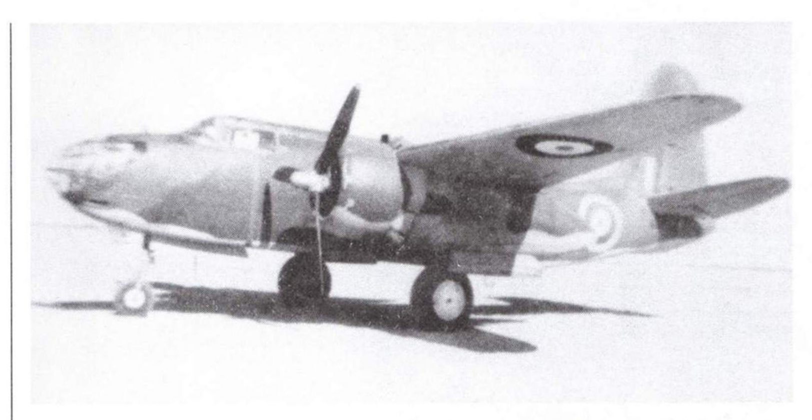
В Северной Африке первые «Бостоны» появились еще в ноябре 1941 г. Ими вооружили 24-ю южноафриканскую эскадрилью, базировавшуюся в то время в Египте. Первоначально «Бостоны» использовали в основном для разведки. Самолеты посылали поодиночке и без прикрытия, что привело к существенным потерям. Особую опасность представляли из себя немецкие истребители. Обороноспособность бомбардировщика сзади оказалась явно недостаточной. Один или два «Виккерса» были плохой защитой. Нижний пулемет вообще использовать было трудно, поскольку за верхнюю и нижнюю установки отвечал один и тот же стрелок, которому приходилось менять свое положение.

Учитывая медленное поступление машин, потери приводили к тому, что эскадрилью никак не удавалось укомплектовать полностью. Но истребителей тоже не хватало, так что «Бостоны» продолжали отправлять на задания без прикрытия. На бомбометание летали группой, стараясь в строю поддержать друг друга огнем, но это помогало мало. Так, 10 декабря «мессершмитты» подловили над пустыней шестерку английских бомбардировщиков. Лишь один, поврежденный, вернулся назад, но только для того, чтобы разбиться на посадке...

К истребителям и зениткам противника добавился еще один враг, не менее страшный. Мелкая пыль пустыни, поднимавшаяся высоко в воздух, засасывалась в двигатели и постепенно выводила их из строя. К концу месяца в эскадрилье осталось так мало исправных машин, что командование распорядилось вывести ее из боя. Часть пополнили самолетами, смонтировали на них воздушные фильтры и доработали масляную систему с целью дополнительной очистки масла. Это заняло около двух месяцев.

К 22 февраля 1942 г. 24-я эскадрилья уже имела полный штат доработанных «Бостонов». Ее вновь отправили на передовую. Положение улучшилось, и теперь бомбардировщики летали обязательно с эскортом истребителей. В марте приступили к перевооружению «Бостонами» еще одной южноафриканской эскадрильи, 12-й, вошедшей в то же 3-е крыло (полк). С апреля такие же самолеты начали поступать в четыре британских эскадрильи – 13-ю, 18-ю, 55-ю и 114-ю.

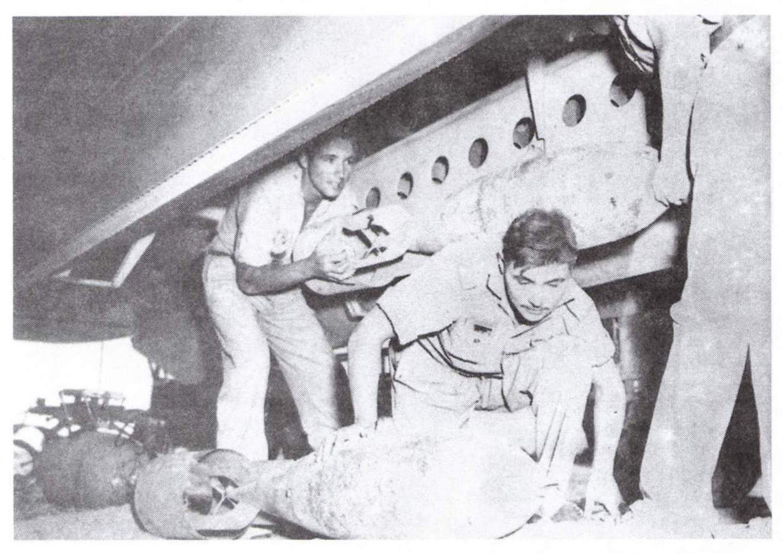
Вылеты совершались с переменным успехом. Так, 13 марта 24-я эскадрилья отбомбилась по Мартубе и ушла без потерь, а спустя неделю, 21 марта «Бостоны» были перехвачены «мессершмиттами»; два экипажа не вернулись.



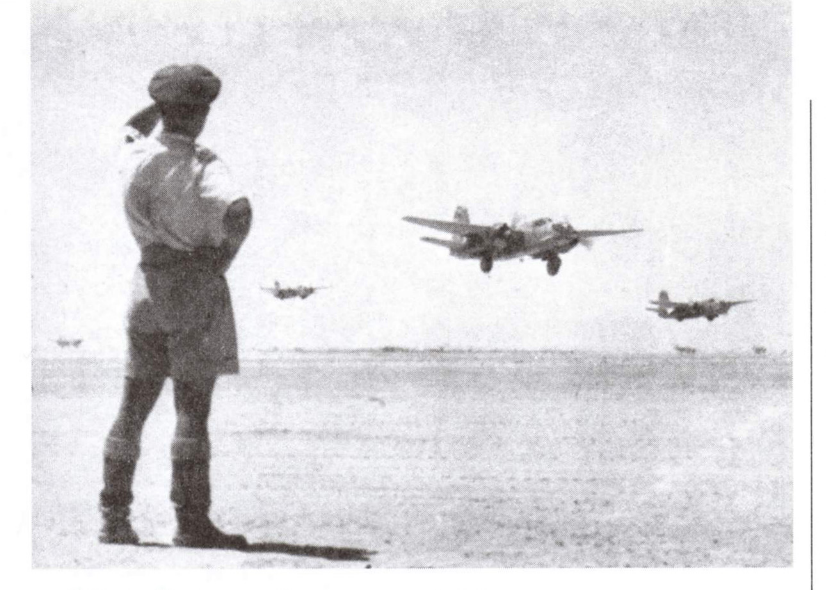
«Бостон» III из 72-й учебной части, в которой готовили экипажи бомбардировщиков в Египте

«Бостоны» приняли участие в отражении наступления немецких и итальянских войск, начавшегося 26 мая. Бомбардировщики бросили против танков и мотопехоты. Шесть недель они, сменяя друг друга, почти непрерывно бомбили и обстреливали наступающего противника. Летали днем и ночью. Экипажи совершали по несколько вылетов в сутки. Взлетно-посадочные площадки в пустыне были огромными, зачастую одновременно взлетали отрядом или всей эскадрильей сразу. Одна только 24-я эскадрилья за 50 дней совершила 1001 вылет. Соответственными были и потери. После ожесточенных боев англичане сдали порт Тобрук.

31 августа Африканский корпус Роммеля начал двигаться в сторону дельты Нила. Бри-



Южноафриканцы подвешивают бомбы под «Бостон»



Звено «Бостонов» взлетает с площадки в пустыне

танское командование приказало остановить его любой ценой. Англичане, южноафриканцы и прибывшие им на помощь американцы совершали вылет за вылетом. Наибольшее количество бомбардировщиков подняли в воздух 3 сентября – 200 машин, из них 90 «Бостонов». Их прикрывали 227 истребителей.

Постепенно немцы и итальянцы выдохлись. 23 октября англичане сами пошли в наступление, началось сражение под Эль-Аламейном. Выиграв его, к началу 1943 г. союзники подошли к Триполи, нынешней ливийской столице. Противнику пришлось отойти к границе с Тунисом.

Но 8 ноября 1942 г. английские и американские соединения высадились в Алжире и Марокко, бывших тогда французскими колониями. Авиация союзников атаковала аэродромы французов, но некоторые самолеты все-таки поднялись в воздух и направились к побережью, где высаживались войска.. Один DB-7 из группы GB I/19 был сбит английским палубным истребителем «Сифайр». В ходе ударов по аэродромам еще один бомбардировщик расстреляли на земле в Блиде, а на площадке в Камп-Казе, где дислоцировалась GB I/32, были выведены из строя 11 самолетов из 13. Остатки группы перебрались в Медину.

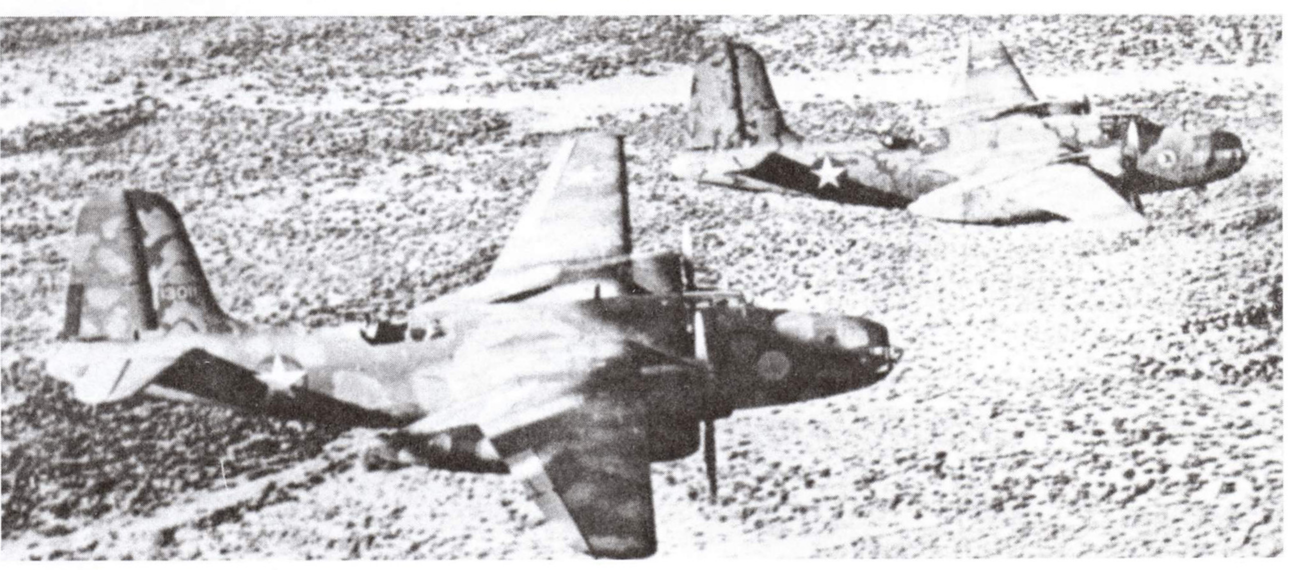
На следующий день машины группы GB II/32 отбомбились по американской морской пехоте у Нефифика. Французов атаковали 16 американских палубных истребителей «Уайлдкэт», но их удержал эскорт французских истребителей Н.75 (американского же производства – фирмы «Кэртис»). Ни одного бомбардировщика не сбили. После этого самолеты с авианосца «Рейнджер» стали регулярно наведываться в Медину. В результате они уничтожили три DB-7 из группы GB II/32 и два недобитых ранее из GB I/32. При взрыве одного из бомбардировщиков на летном поле пострадал и заходящий на штурмовку истребитель. В итоге у французов в GB II/32 остались четыре машины, которые перелетели в Бен-Керир.

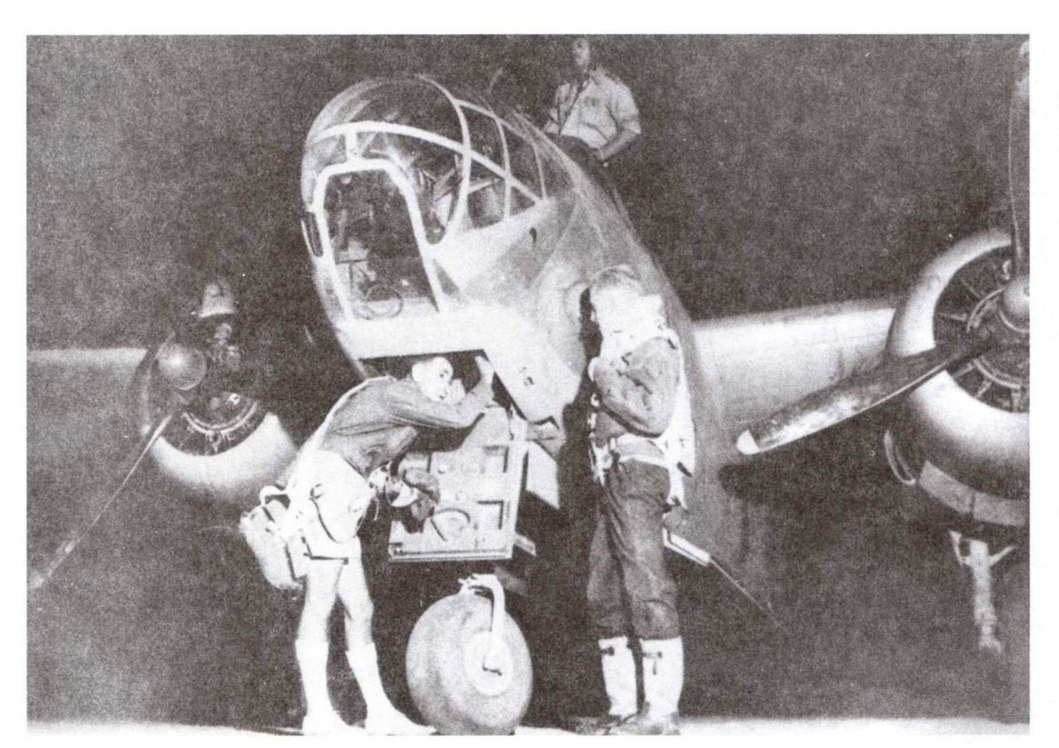
Французские войска сопротивлялись недолго, а затем присоединились к союзникам. Африканский корпус Роммеля и итальянцы в Северной Африке оказались зажаты между армией, наступавшей из Египта, и новыми войсками, неожиданно оказавшимися у них в тылу. Союзники поспешно подбрасывали подкрепления.

Уже упоминавшаяся 15-я американская эскадрилья получила «Бостоны» III из запасов Королевских ВВС и в том же ноябре 1942 г. была переброшена в Алжир. 47-я группа с 58



А-20В из 47-й бомбардировочной группы летят над пустыней в Северной Африке. Обратите внимание на необычный для американцев камуфляж – поверх оливково-зеленого фона нанесли желто-песчаные пятна



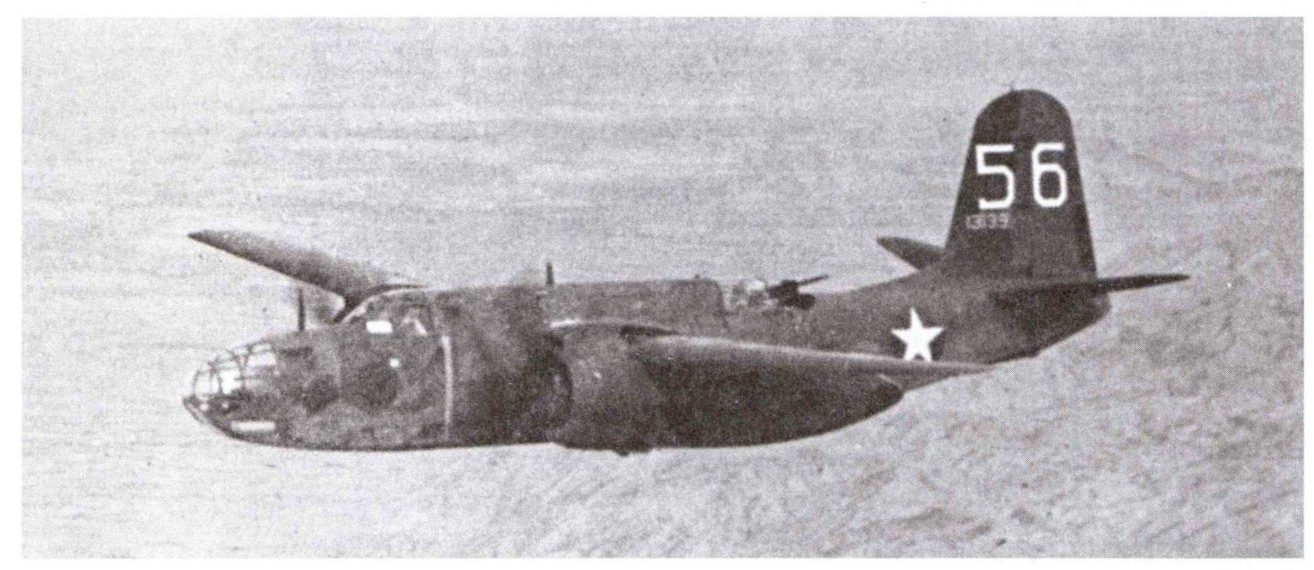


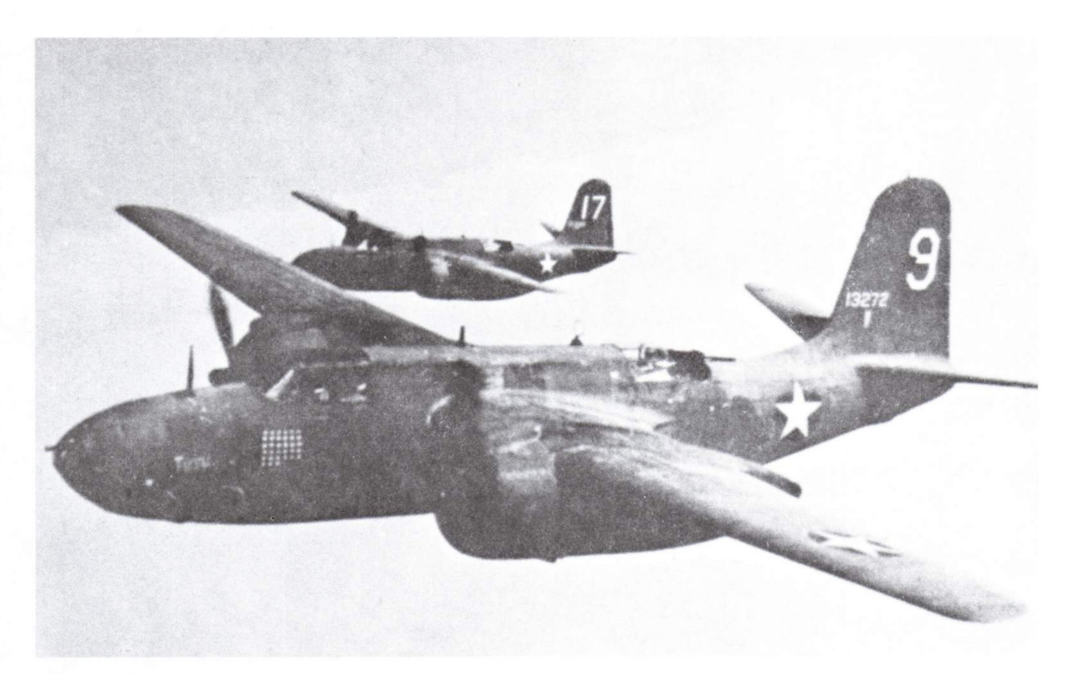
Подготовка к ночному вылету под Газалой, 1943 г.

А-20В из Англии проследовала в Марокко. Первый боевой вылет в Африке ее самолеты совершили 13 декабря. В последующих вылетах целями являлись скопления войск противника, аэродромы и транспорт на дорогах. 3 января 1943 г. четыре А-20В, бомбившие немецкие танки, были атакованы четырьмя же немецкими истребителями Bf 109F. Эскорт английских истребителей «Киттихаук» не смог удержать немцев, которые сбили четыре бомбардировщика. 8 января 47-я лишилась еще двух А-20В – их тоже уничтожили немецкие истребители.

Американцы несли существенные потери и от зенитной артиллерии. Как обучали в Штатах, летчики действовали по канонам штурмовой авиации: атаковали на малой высоте, обязательно делая несколько заходов на обстрел. Но то, что могло сойти на Тихом океане, где у японцев не было хорошо организованной системы ПВО, дорого обходилось против имевших большой опыт немцев. Малокалиберная зенитная артиллерия противника работала очень эффективно. Американцы поначалу несли большие потери. Тактику пришлось сменить. А-20В стали бомбить

А-20В из 86-й бомбардировочной эскадрильи (47-я группа) в Северной Африке, весна 1943 г.





Два А-20В из 84-й эскадрильи (47-я группа) в полете. На самолете на переднем плане нарисованы 33 белых звездочки – по числу боевых вылетов

с горизонтального полета со средних высот. Количество сбитых бомбардировщиков сразу резко уменьшилось, но точность бомбометания тоже упала. Качество стали компенсировать количеством, направляя на одну цель больше машин.

Одной из важнейших задач союзной авиации являлось завоевание превосходства в воздухе. Рейды против аэродромов противника шли один за другим. 13 января, например, 24-я южноафриканская эскадрилья несколько раз бомбила Бир-Дуфан, где базировались немецкие истребители. Американская 47-я группа 2 и 4 февраля совершила подобные налеты на Габес и Фатнассу. В ответ «мессершмитты» проутюжили летное поле в Телепте, где стояли А-20В. Один «дуглас» сгорел, еще два получили значительные повреждения.

В середине февраля 1943 г. немцы попытались перейти в контрнаступление и нанесли поражение американцам у перевала Кассерин. Войска союзников отступили, аэродром Телепта пришлось бросить, а не способные подняться в воздух машины – сжечь. Остальные перелетели в Ле Куиф. В район боев направили авиацию, которая вместе с наземными силами заставила противника отойти. Самолеты, вернувшиеся в Телепту, бомбили и обстреливали врага. 22 февраля 47-я группа совершила 11 налетов на наступающие колонны бронетехники. Один ее А-20В был сбит, несколько других получили повреждения. Один самолет в ходе атаки на малой высоте зацепил крылом радиоантенну немецкого танка, но вернулся на базу. К концу дня немецкие танкисты остановились. Кончилось все тем, что немцы и итальянцы были опять оттеснены в Тунис.

Союзники заблокировали доставку им грузов по морю. Геринг попытался организовать «воздушный мост» с Сицилии. Продукты, боеприпасы и горючее стали доставлять транспортными самолетами. На них охотились истребители, уничтожая десятками. Бомбардировщики же атаковали аэродромы, где садились вражеские машины. Так, 26 марта в налетах на них только со стороны войск, двигающихся из Египта, участвовали 18 «Балтиморов», 12 «Бостонов» и столько же В-25. Авиация опять действовала очень интенсивно: 47-я группа с 1 апреля по 13 мая совершила более 200 вылетов. Потери были соответственными – она лишилась десяти машин. Но оставшимся без необходимого снабжения немцам пришлось 6 мая капитулировать. однако отдельные части продолжали сопротивление. Последний боевой вылет в Африке «Бостоны» совершили 12 мая. На следующий день последние подразделения противника сдались.

Далее боевые действия перенеслись сначала на Сицилию, а затем на территорию Италии. Там войска союзников поддерживали самолеты американской 47-й бомбардировочной группы, а также две южноафриканские эскадрильи.

НАД ДЖУНГЛЯМИ НОВОЙ ГВИНЕИ

В конце лета 1942 г. 89-я эскадрилья с 39 А-20А с остановкой в Австралии добралась до Порт-Морсби на Новой Гвинее. В ходе войны этот остров был разделен примерно пополам: на одном конце – японцы, на другом – австралийцы и американцы. Боевые действия осложнялись горами, джунглями и отсутствием дорог. Практически невозможно было применение бронетехники, легкие пушки и минометы в основном таскали в разобранном виде во вьюках. Мул там оказался куда полезнее автомобиля.

Из Порт-Морсби самолеты 89-й эскадрильи совершили первые боевые вылеты. И сразу выяснилось, что для тихоокеанских масштабов радиус действия бомбардировщика недостаточен, а его вооружение неэффективно. Первое попробовали поправить, вставив в бомбоотсек самодельный бак емкостью 1703 л. С вооружением было несколько сложнее. У противника было немного целей, достойных бомб по 113 кг или 227 кг – основных в ассортименте боевой нагрузки А-20А. При подвеске мелких боеприпасов бомбовая нагрузка резко уменьшалась из-за нехватки замков, особенно, если учесть размещение в бомбоотсеке дополнительного бака. Гораздо практичнее казалось вернуться к тактике штурмовика и поливать вражескую пехоту огнем многочисленных пулеметов. Переделкой руководил майор Пол Ганн. Штурмана «выселили» из его кабины и разместили там четыре крупнокалиберных пулемета. Всего в носу пулеметов стало восемь: четыре калибра 7,62 мм и четыре – 12,7 мм. Ненужное теперь остекление штурманской кабины закрасили. Первый боевой вылет такой машины состоялся 30 августа. Она успешно проштурмовала японский аэродром в Лаэ. Затем переделке подвергли все самолеты эскадрильи. Они получили прозвище «ганшип» – «канонерка». Но возможно и другое прочтение – «корабль Ганна». 12 сентября «канонерки» атаковали другой вражеский аэродром, в Буне.

Машины 89-й эскадрильи обычно атаковали с малой высоты, сбрасывая бомбы и обстреливая японцев из пулеметов. Часто использовали осколочные бомбы типа «Парафрог». После сброса за ее оперением раскрывался тормозной парашют. Бомба снижалась медленно, что спасало бомбардировщики от разрывов собственных бомб. Сотни осколков могли поразить противника не только на открытых местах, но и в окопах. В джунглях много бомб застревало на деревьях; они висели там по несколько дней, а затем могли взорваться от любого толчка. Такие бомбы эффективно работали также против самолетов на аэродромах. «Парафрог» размещались в специальных кассетах, смонтированных на машинах 89-й эскадрильи. Впервые их применили при налете на японскую авиабазу в Буне 12 сентября. До этого аэродром уже подвергался налетам; его пришлось восстанавливать. Но совершить хотя бы один боевой вылет с него не дали. Американская новинка оказалась неприятным сюрпризом для врага. Дюжина А-20А нанесла большой ущерб противнику, уничтожив немало самолетов и живой силы.

«Хэвоки» постоянно привлекались к ударам по скоплениям солдат противника на передовой. Они действовали и по объектам в ближнем тылу противника: местам расквартирования японских солдат, складам, аэродромам. Разумеется, штурмовики несли потери. В начале 1943 г. для восполнения их этой 89-й эскадрилье передали несколько «Бостонов» австралийских ВВС.

А-20А работали не только над сушей, но и над морем. Обычно их целями являлись небольшие суда, которые топили мелкими бомбами и пулеметным огнем. Но «Хэвоки» привлекали и к борьбе с судами покрупнее и даже боевыми кораблями.

28 февраля 1943 г. японский конвой вышел из Рабаула. 12 судов везли 6000 солдат на Новую Гвинею, их эскортировали четыре эсминца. Их засек австралийский самолет-разведчик. Первый удар нанесли четырехмоторные «Летающие крепости», которые потопили один транспорт. На следующий день конвой приблизился к берегам Новой Гвинеи и за него взялись двухмоторные машины. Австралийцы использовали торпеды, а американцы – бомбы. А-20 заходили в атаку примерно в 15 м над водой, сбрасывая бомбы по 227 кг. 90-я эскадрилья достигла 17 попаданий, потопив три судна и повредив еще девять. Но в итоге ни одно судно до Новой Гвинеи не дошло, все они были потоплены. Эсминцы тоже пошли на дно.

В начале 1943 г. на Новой Гвинее появилась 22-я австралийская эскадрилья на А-20С. На части ее самолетов были установлены радиополукомпасы. По крайней мере одна машина была доработана на манер «ганшипов», но крупнокалиберных пулеметов в носовой части было не четыре, а три.

В РЯДАХ ВВС РККА

Хотя первая попытка приобрести бомбардировщики «Дуглас» в 1939 г. окончилась неудачей, об удачном американском самолете у нас не забыли. Когда после нападения Германии на Советский Союз правительства Великобритании и США приняли решение об оказании военной помощи, сразу встал вопрос о поставке в нашу страну боевых самолетов. При подготовке состоявшегося в сентябре 1941 г. в Москве совещания союзных делегаций различные инстанции подготовили свои запросы. А-20 оказался среди типов машин, рекомендованных наркоматом авиапромышленности, ВВС и Разведывательным управлением Генерального штаба. В справке Главного управления ВВС РККА, в частности, указывалось: «...следует заказать средний бомбардировщик Дуглас ДВ-7А (А-20А)». Американский самолет расценивался у нас именно как ближний бомбардировщик, а не как штурмовик. То, что в США считалось средним бомбардировщиком, по нашим меркам стояло уже ближе к дальним бомбардировщикам, а по весу, составу экипажа и оборонительному вооружению выходило и из этой категории.

В ходе сентябрьского совещания представлявший ВВС армии США генерал Чанэй предложил нашей стране бомбардировщики А-20, А-29 и В-25. «Бостоны» безусловно были лучше упорно навязывавшихся нам самолетов Локхид А-29, тихоходных и слабо вооруженных. Начальник ВВС РККА генерал-полковник П.Ф. Жигарев писал наркому торговли А.И. Микояну, в ведении которого находились все импортные поставки: «...предложенные нам американцами самолеты ДВ-7В (так в документе – Прим.авт.) по своим боевым качествам заслуживают внимания и могут быть приобретены». Первоначально предлагалось поставить 584 А-20, затем цифра выросла до 828 машин, из них 300 – из заказов, размещенных англичанами. Ее и зафиксировали в Московском протоколе о поставках в 1941-42 годах.

А-20С-10, доставленный американцами в Абадан





Б-3 на Юго-Западном фронте, май-июнь 1942 г. Возможно, что самолет принадлежал 794-му полку

В октябре 1941 г. в США побывала делегация советских авиационных специалистов. Входившим в нее летчикам-испытателям дали опробовать целый ряд американских бомбардировщиков, в том числе и А-20. А в ноябре им продемонстрировали завод «Дуглас», где самолеты строили.

Отгрузка бомбардировщиков из американских портов началась во второй половине декабря 1941 г. К новому году отправили 44 машины этого типа. Лишь три самолета тогда попали в нашу страну с северными конвоями. Остальные пошли кружным путем через Ирак и Иран.

Первоначально А-20 в полуразобранном виде везли морем в Басру в Ираке и собирали на близлежащей английской авиабазе Маргиле. Первые бомбардировщики доставили туда в конце зимы 1942 г. Это были самолеты «Бостон» III, выпущенные для англичан.

В Ирак отправили советскую приемочную комиссию. Одновременно начали формировать подразделения перегонщиков. 14 января 1942 г. ВВС запросили у Главного управления ГВФ 10 экипажей «для перегонки из Басры самолетов Б-3». Обозначение Б-3 впоследствии широко применялось как для английских «Бостонов», так и для других близких к ним модификаций. 26 января гражданская авиация выделила шесть летчиков, шесть бортмехаников и шесть радистов. Еще четыре экипажа должны были прибыть из Казани. Они отправились на юг 3 февраля. Командиром этого отряда перегонщиков назначили Ф.А. Хруцкого.

Первый «Бостон» советская военная миссия в Ираке приняла в феврале. До 1 мая в Маргиле успели собрать 92 машины, после чего сборку перенесли на аэродром Шуайба в 20 милях от Басры. Интересно, что когда советско-английские отношения в 1940 г. были близки к военному конфликту, эта самая Шуайба рассматривалась в числе первоочередных целей для наших дальних бомбардировщиков.

Из Ирака «Бостоны» советские летчики перегоняли в 4-запасную бригаду в Азербайджане. Хотя все эти самолеты обозначались как «Бостон» III (Б-3), на самом деле среди них встречались и DB-7B, и подобные им А-20С. Попадались и DB-7C голландского заказа, которые не успели отправить в Ост-Индию до разгрома японцами. У нас их все на английский лад называли «Бостонами», как и приходившие позже машины других модификаций. Часть самолетов прибыла прямо с американских заводов, а часть – из Великобритании. Среди последних было немало уже побывавших в употреблении и даже в ремонте.

Позднее бомбардировщики стали перевозить в собранном виде на переоборудованных танкерах, а после создания промежуточной базы на острове Вознесения перегоняли

по воздуху из Флориды через Бразилию, западное побережье Африки и Ближний Восток. Их сдавали советским приемщикам в Абадане или Тегеране. В Абадане фирма «Дуглас» построила сборочный и авиаремонтный завод, который проводил окончательную подготовку машин перед сдачей.

Переучивание личного состава на американскую технику сразу поставили на широкую ногу. С фронта отводили полки, потерявшие в боях технику, из тыла прибывали части, оставившие за Уралом устаревшие СБ, формировались новые полки, в основном укомплектованные поспешно выпущенной из училищ молодежью. Основным центром переподготовки на «Бостоны» поначалу являлся Кировабад, где дислоцировался 11-й запасной полк майора Саломахи.

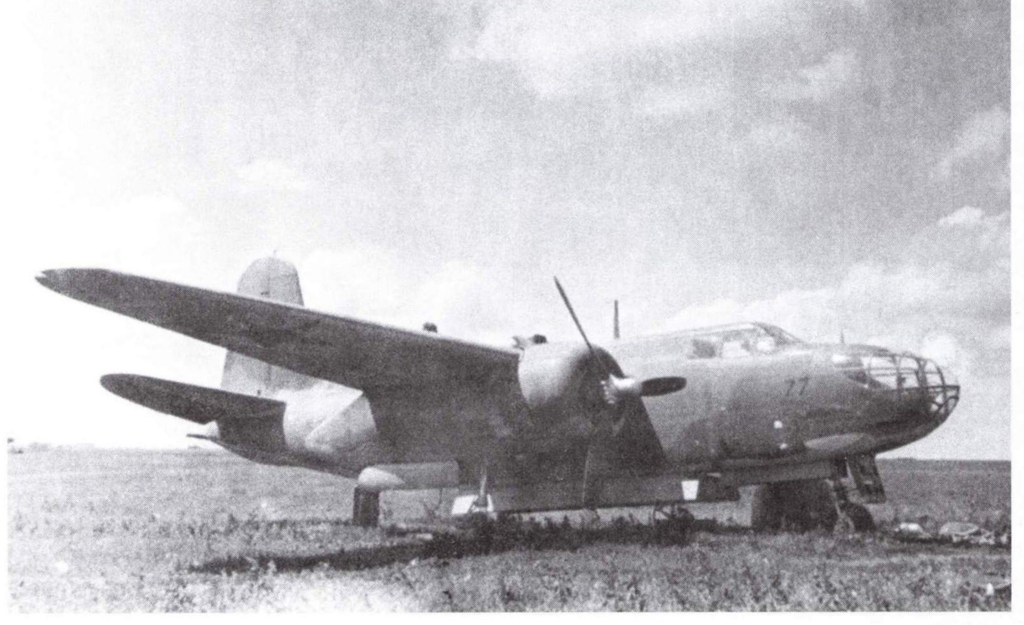
Хлопот с новой техникой было немало. Механики обалдевали от американских инструкций, в которых писалось, что при отказе, например, гидроаккумулятора надо просто позвонить в Лондон представителю фирмы «Локхид», телефон такой-то. Летчики в карманах таскали памятки с пересчетом галлонов в литры, футов в метры и так далее. Такие же листочки наклеивали на приборные доски.

При переучивании экипажей на новые машины имелись некоторые трудности, так как на А-20 было одно пилотское место, а специальных учебно-тренировочных вариантов американские заводы не выпускали. Приходилось учить летчиков «вприглядку» – обучаемый ложился в отсеке за головой инструктора и наблюдал за его действиями, потом они после приземления менялись местами. Все самолеты ранних модификаций имели второе управление, но помещалось оно не у штурмана, а у стрелка, который почти ничего не видел вперед. Использовать его было практически невозможно, и в конце концов американцы его упразднили. Впоследствии кое-где самостоятельно изготовляли машины со вторым управлением в кабине штурмана. Их называли УА-20 или УБ-3.

Два полка закончили переподготовку в мае 1942 г. Первым освоил заокеанские бомбардировщики 794-й бомбардировочный полк. В марте 1942 г. он получил в Кировабаде 22 Б-3. Летчики сперва совершили по нескольку ознакомительных полетов на другом американском бомбардировщике, В-25В, имевшем два пилотских места бок о бок. При этом они привыкали к трехколесному шасси и непривычным обозначениям на приборах – футам, фунтам, милям. Затем экипажи пересели на «Бостоны». В мае полк отправили на Южный фронт, под Ворошиловград, а в июне перебросили на Юго-Западный фронт. Там шли ожесточенные бои. В июле удался налет на аэродром Россошь. Неожиданно зайдя со стороны болота, бомбами и пулеметным огнем «Бостоны» уничтожили и повредили 21 вражеский самолет. Эту цифру впоследствии установили партизаны. Рейд попытались повторить, но на этот раз достичь неожиданности не удалось. Два Б-3 сбили, один, поврежденный, совершил вынужденную посадку. Немцы в ответ разбомбили аэродром полка и сожгли шесть «Бостонов». В августе в этой части осталось всего два исправных бомбардировщика.



Б-3 (А-20С), уничтоженный немцами на Кубани, 1942 г.



Б-3, ожидающий ремонта, 1942 г. Колеса основных стоек шасси сняты. В это время ощущалась резкая нехватка запчастей к тормозам колес

27 апреля в Кировабад прибыл эшелон с личным составом 57-го бомбардировочного полка майора Суржина. Эта часть начала воевать на СБ под Ельней, а к середине ноября потеряла почти всю технику и была отведена в тыл. Полку выдали А-20В. Процесс переучивания прошел довольно гладко – всего одна авария. На самолете летчика Никотина в конце разбега оторвалось одно колесо. Но он приземлился с креном, пробежал по полосе на двух колесах и лишь в самом конце «присел» но поврежденную стойку. В конце мая в полку сменился командир; им стал майор Саломаха (когда-то он командовал в 57-м эскадрильей). Он представился командному составу и просто сказал: «Все, переучивание закончено». Интересно, что экипажи бомбардировщиков первоначально состояли из трех человек. Введение должности стрелка привело к тому, что в качестве них поначалу летали техники или специалисты по вооружению.

В конце мая на разных стадиях освоения «Бостонов» находились уже 11 полков. К 1 июля шесть из них достигли боеготовности, пройдя уже в близости фронта программу боевого применения: 57-й, 45-й, 861-й, 860-й, 201-й и 453-й.

Некоторые полки осваивали американскую технику самостоятельно. Так, когда летом 1942 г. в 561-м ближнебомбардировочном полку, базировавшемся тогда в Ломоносовке, на берегу Северной Двины, остались всего три СБ и один У-2, на барже привезли три «Бостона», которые довольно быстро пустили в дело.

Хотя Б-3 был самолетом «покладистым», на стадии освоения произошло немало аварий. Целая серия аварий и катастроф произошла в 11-м запасном полку в Кировабаде при обучении ночным полетам. Так, старший сержант Оскин из 452-го полка на взлете слишком рано убрал шасси и не заметил, как зацепил крылом землю. Но здесь ошибку летчика определили сразу. А вот случаи с неожиданным срывом самолета в пикирование или штопор долго оставались неразгаданными. Они имели место не только в Кировабаде, но и в строевых частях, например, в 742-м разведывательном полку не вышел из штопора сержант Сереженко. Внести ясность было некому – экипаж погибал вместе с машиной.



Б-3 на фронте, полк неизвестен. Обратите внимание на антенну американского радиокомпаса MN-26Y за мачтой радиоантенны

В 11-м запасном полку произошли пять катастроф, описывавшиеся очевидцами примерно одинаково. В полете (обычно, горизонтальном) самолет терял скорость и переходил в отвесное пикирование до земли. Бомбардировщик разбивался и экипаж вместе с ним. Такие случаи были и в строевых



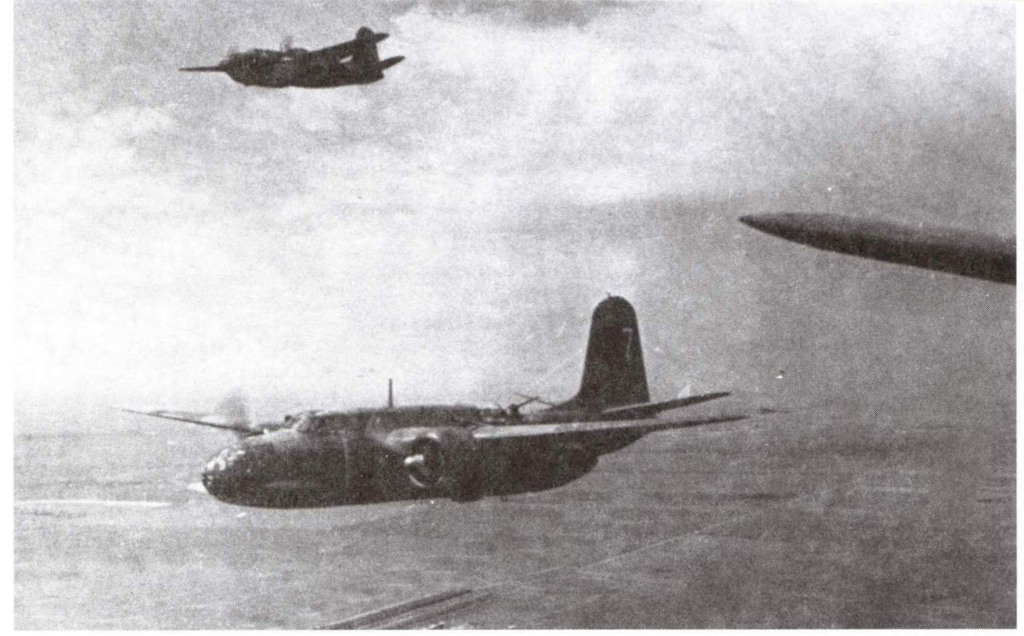
Перед боевым вылетом, Северный Кавказ, октябрь 1942 г.

частях. Так, в 745-м полку во время учебных стрельб по щитам машина старшего лейтенанта Гаврилова неожиданно вошла в крутое пикирование и врезалась в землю. Причину установил командир этого полка подполковник Базулев. Проверяя технику пилотирования одного из летчиков, он улегся в гаргроте за его креслом. В полете от резкого действия ручкой самолет вдруг спикировал. При этом летчик съехал с кресла и своим телом зажал рулевую колонку. Только при помощи командира ему удалось вернуться в нормальное положение и вывести машину из пикирования. При дальнейшей проверке оказалось, что многие пилоты не пристегиваются вообще, или пристегиваются неправильно – очень свободно. Выяснилось, что в полку ранее уже был такой же случай, и экипаж спас находившийся в самолете техник. Правильность пристегивания ремней стали контролировать и «эпидемия» непонятных катастроф сразу пошла на убыль.

В июне-августе на фронте появились уже целые соединения, укомплектованные исключительно Б-3. Это были 221-я и 244-я дивизии. 221-ю, которой командовал полковник И.Д. Антошкин, собрали из частей, прибывших на Юго-Западный фронт под Ворошиловград – 794-го, 745-го и 57-го полков. Последний совершил первый боевой вылет 24 июня. Закончился он неудачно: бомбардировщикам приказали вернуться, поскольку не смогли собрать истребители для сопровождения группы. Плохо прошел и второй вылет в тот же день, большинство самолетов эскадрильи не смогли сбросить бомбы из-за разных неполадок. Удача улыбнулась



Б-3 перед вылетом, 1942 г.



Группа Б-3 в полете, Кубань, июнь 1943 г.

летчикам только на третий раз, вечером 25 июня. Они отлично отбомбились по скоплению танков и автомашин на околице деревни Ефремовка. Но цель была так велика, что промахнуться по ней было трудно. На вопрос представителя разведки об увиденном один из летчиков сказал: «Там бомбить не перебомбить!» Вот и бомбили, день за днем, по несколько вылетов в день. Уже 26 июня полк при налете на колонну автомашин у Купино потерял первый самолет, командира звена Лантуха. Как он погиб, никто не видел. Уклоняясь от немецких истребителей, А-20В нырнул в облака и исчез...

А 30 июня немцы начали наступление. Наши войска отошли за реку Оскол, но противник форсировал ее и продолжал двигаться вперед. 221-й дивизии поставили задачу: бить танки, шедшие в голове немецких колонн. Начинали на рассвете, заканчивали на закате – летний день длинный. Время вылета определялось просто: «по готовности звеньев». Получалось от четырех до пяти раз в сутки.

Вражеские истребители и зенитная артиллерия оказывали ожесточенное сопротивление нашим бомбардировщикам. Хотя А-20В обычно ходили на задания в сопровождении истребителей ЛаГГ-3, они тоже несли потери. При атаке бомбардировщики смыкались в плотный строй, прикрывая друг друга огнем, и начинали набирать высоту, а наши истребители, шедшие выше, пикировали на самолеты противника.

На разведку «Бостоны» обычно посылали поодиночке. При появлении «мессершмиттов» они набирали высоту или разворачивались носом к врагу, на подходящей дистан-

Техники Н.Скачков и Р.Сабатов работают с воздушным винтом, 1942 г.



Перед боевым вылетом, 1942 г.



ции открывая огонь из носовых пулеметов. Был случай, когда А-20В выдержал бой с тремя двухмоторными истребителями Bf 110. Он сбил один из них, а от двух других ушел, петляя по оврагам на бреющем полете. Несмотря на поврежденную гидросистему и пробитую покрышку колеса, пилот посадил бомбардировщик на своем аэродроме. На машине насчитали более полусотни пробоин, в том числе в бензобаке.

8 июля летчик Митин отправился на разведку по специальному заданию, в кабине стрелка сидел майор из Генерального штаба, который должен был лично оценить ситуацию. Но в полете зенитный снаряд вышиб здоровенный кусок обшивки из левого борта, как раз там, где размещался майор. Офицер не пострадал, но карту вырвало у него из рук и унесло куда-то в бомбоотсек. Как было вежливо написано, «условия наблюдения у него во второй половине полета ухудшились». Но поставленную задачу решили, и даже карту, застрявшую в бомболюке, нашли.

Звено младшего лейтенанта Михеева уничтожило немецкую переправу через реку Оскол; противник навел новую. В нее тоже попали двумя бомбами летчики из эскадрильи капитана Осипова. Потом бомбардировщики разрушили и третью. Советские войска отступали и нередко экипажи получали задание отбомбиться там-то, а затем лететь на новый аэродром в тылу.

20 июля в 221-й дивизии произошел необычайный случай. Сержант Н.Н. Девиченко направил горящий бомбардировщик на бензозаправщики, стоявшие на вражеском аэродроме. Но три члена экипажа из четырех остались живы; ударной волной их отбросило в овраг. Более того, они вернулись в полк! Сержант Девиченко погиб позже, в декабре. Бои были очень ожесточенными, и за два месяца боев в полках осталось по два-три самолета. Дивизию отвели в тыл на пополнение.

244-я дивизию направили в 4-ю воздушную армию на Закавказский фронт в конце августа, кое-как оснастив техникой; в ней насчитывалось всего 20 Б-3. Уже в начале сентября командование ВВС начало просить Ставку вернуть соединение на доукомплектование. В итоге обе дивизии пополнили и в октябре вновь отправили воевать на юг.

Вообще именно на южных участках советско-германского фронта первоначально сосредотачивалось подавляющее большинство «Бостонов». Уже в конце июля 1942 г. в 244-й дивизии к трем первоначальным полкам (861-му, 45-му и 449-му) добавился 860-й, а к зиме дивизия разрослась до пяти полков, все на Б-3. В таком составе она вступила в Сталинградскую битву. В предгорьях Кавказа воевала 132-я дивизия, имевшая три полка на «Бостонах» – 63-й, 277-й и 452-й. Затем с Пе-2 на А-20 перевооружили и еще один полк этой дивизии – 367-й.

«Бостоны» заслужили отличную репутацию у наших летчиков. Комиссар 221-й дивизии С.И. Черноусов впоследствии писал: «Эти машины обладали хорошими по тому времени летными качествами. Они могли конкурировать с немецкой техникой в скорости и маневренности». Когда Б-3 появились на советско-германском фронте, они обгоняли наши новые Пе-2. Американский бомбардировщик отличался хорошей маневренностью и большим практическим потолком. Ему легко давались глубокие виражи, он свободно летал на одном моторе. Учитывая слабую подготовку летчиков, ускоренно

выпущенных из училищ в годы войны, очень важны становились пилотажные качества самолета. Здесь «Бостон» был превосходен – прост и легок в управлении, послушен и устойчив на виражах. Взлет и посадка на нем выполнялись куда проще, чем на отечественном Пе-2.

Вот как оценивали Б-3 в НИИ ВВС: «... Бостон-3 является первоклассным бомбардировщиком, легким и послушным в управлении самолетом, вполне доступным для летчика средней квалификации». Это мнение можно дополнить данными опросов, проводившихся Управлением формирования и боевой подготовки: «...несомненно очень хорошая машина», «самолет, приятный в пилотировании, устойчивый». И опять из документов НИИ ВВС: «Сравнивая самолет Бостон-3 и Пе-2, все летчики-испытатели одинаково считают, что Пе-2 несравнимо более сложный в пилотировании, чем Бостон-3, и требует от летчика более высокой квалификации».

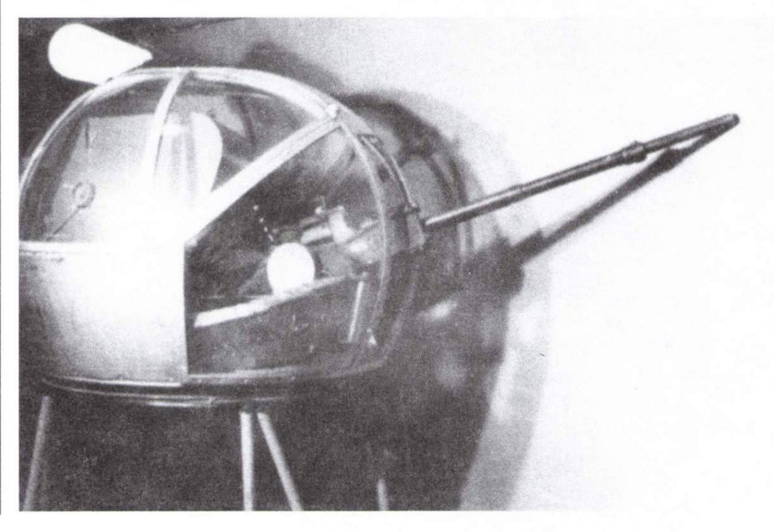
Давая официальный ответ на запрос наркомата внешней торговли, который отвечал за приемку импортной техники, главный инженер ВВС Репин писал в июле 1942 г.: «Самолет имеет хорошие максимальные скорости, хорошую маневренность и прост в управлении».

Моторы работали надежно, хорошо запускались, однако при весьма интенсивной эксплуатации не вырабатывали предписанный ресурс. Приходилось срывать поставленные американцами пломбы и менять поршни, цилиндры, поршневые кольца и подшипники. Но при этом следует учесть, что номинальный ресурс «Райтов» превышал ресурс всех отечественных авиамоторов вдвое, а то и втрое.

Американцы, по сравнению с советскими конструкторами, уделяли больше внимания условиям работы экипажа. Кабины А-20 были просторны, и летчик, и штурман имели хороший обзор, они располагались в удобных креслах с бронезащитой. Кабина отапливалась, что после наших промерзлых СБ и Пе-2 казалось немыслимой роскошью. НИИ спецслужб ВВС отмечал в отчете: «По субъективной оценке летного состава данная система отопления является очень хорошей». Наших пилотов поражало обилие отличных приборов – «Бостон» имел полный набор современного навигационного оснащения, за исключением радиокомпаса. ВВС пытались выпросить у НКАП для дооборудования бомбардировщиков 330 радиополукомпасов РПК-10, но получили отказ в связи с их дефицитностью. Впоследствии в частях на «Бостоны» иногда самостоятельно ставили радиополукомпасы, в основном типа РПК-2. Схему такой установки разработали на заводе № 81 под руководством А.П. Голубкова. Часть машин, перегонявшихся по воздуху через Южную Атлантику, получала еще в США радиокомпасы фирмы «Бендикс».

Но первый боевой опыт показал и слабые места американского самолета. У нас довольно быстро поняли, что огневая мощь «Бостона» недостаточна и решили принять меры по ее увеличению. Вот строки из проекта постановления ГКО, направленного на рассмотрение Сталину в сентябре 1942 г: «Опыт боевой работы 221 бад... показал, что существующее стрелковое вооружение этого самолета только пулеметами калибра 7,7 мм не обеспечит надежной его защиты от огня истребителей противника. Вследствие этого самолеты «Бостон-3» в боевых операциях несут большие потери». Действительно, 221-я дивизия за месяц боев потеряла 38 машин, 27 из них сбили вражеские истребители.

Началась срочная разработка проектов перевооружения «Бостона». Первые такие переделки выполнялись прямо на фронте. Вместо «Браунингов» ставили отечественные крупнокалиберные пулеметы УБ. Верхнюю установку со спаренными пулеметами, имевшую недостаточное поле обстрела (не более 30° в каждую сторону от оси самолета), меняли на турель МВ-3 с пулеметом ШКАС или на УТК-1 с УБТ. Постановлением ГКО от 24 сентября была утверждена схема перевооружения, предложенная конструкторским бюро завода № 43: два неподвижных УБК по бортам штурманской кабины (у левого



Турель УТК-1 с 12,7-мм пулеметом УБТ

ящик на 120 патронов, у правого – 130), сверху УТК-1 с УБТ (боезапас – 200 патронов) и еще один УБТ в люке на установке от Пе-2 (с 220 патронами). Проектированием этого варианта руководил А.И. Шульгин. Переделке подлежали все Б-3 (т.е. DB-7B, DB-7C и A-20C). Первые 30 самолетов требовалось перевооружить уже в сентябре 1942 г.

1 сентября девять бомбардировщиков 221-й дивизии перегнали под Москву на доработку на завод № 81. В том же месяце первые «Бостоны» с советскими пулеметами уже начали действовать на фронте. Один такой самолет в 221-й дивизии, брошенной под Сталинград, за пять вылетов сбил два немецких истребителя Bf 109. К концу 1942 г. на заводе № 81 перевооружили 96 «Бостонов», из них 80 DB-7B. Планом требовалось – 225, но самолеты находились на фронте и отвлекать их в тыл в период жестоких боев казалось невозможным. Тогда стали делать специальные комплекты для переоборудования бомбардировщиков в строевых частях.

На некоторых самолетах в хвостовой части фюзеляжа кустарно устанавливали авиационные гранатометы АГ-10. Он управлялся стрелком-радистом и выбрасывал гранаты АГ-2 в наиболее опасную зону за хвостом самолета. Граната тормозилась парашютом и взрывалась перед атакующим истребителем.

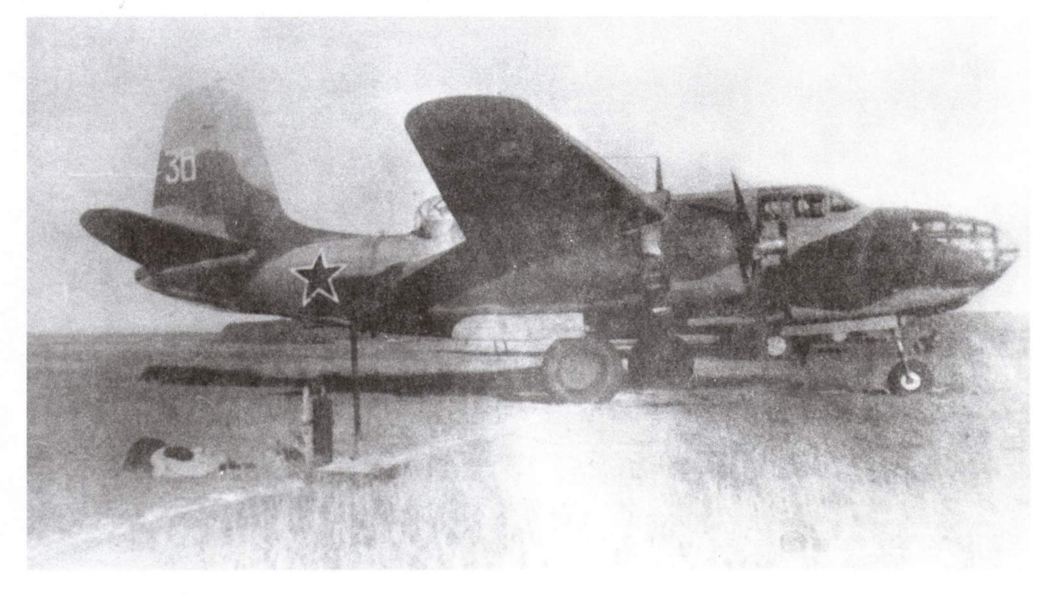
Параллельно завод № 81 начал усиливать бронезащиту самолета, проводить доработки для зимней эксплуатации. В частности, там предложили съемные лобовые щиты капотов с управляемыми жалюзи (их еще называли лобовыми шторками). Их потом делал серийно завод № 2 в Кимрах.

Переделка увеличивала вес самолета и лобовое сопротивление, за что приходилось расплачиваться потерей 6-10 км/ч максимальной скорости, а также снижением нормальной бомбовой нагрузки до 600 кг. Зато увеличивались углы обстрела, не надо было переводить верхнюю установку из походного в боевое положение, а крупнокалиберные пулеметы резко увеличивали дистанцию открытия эффективного огня.

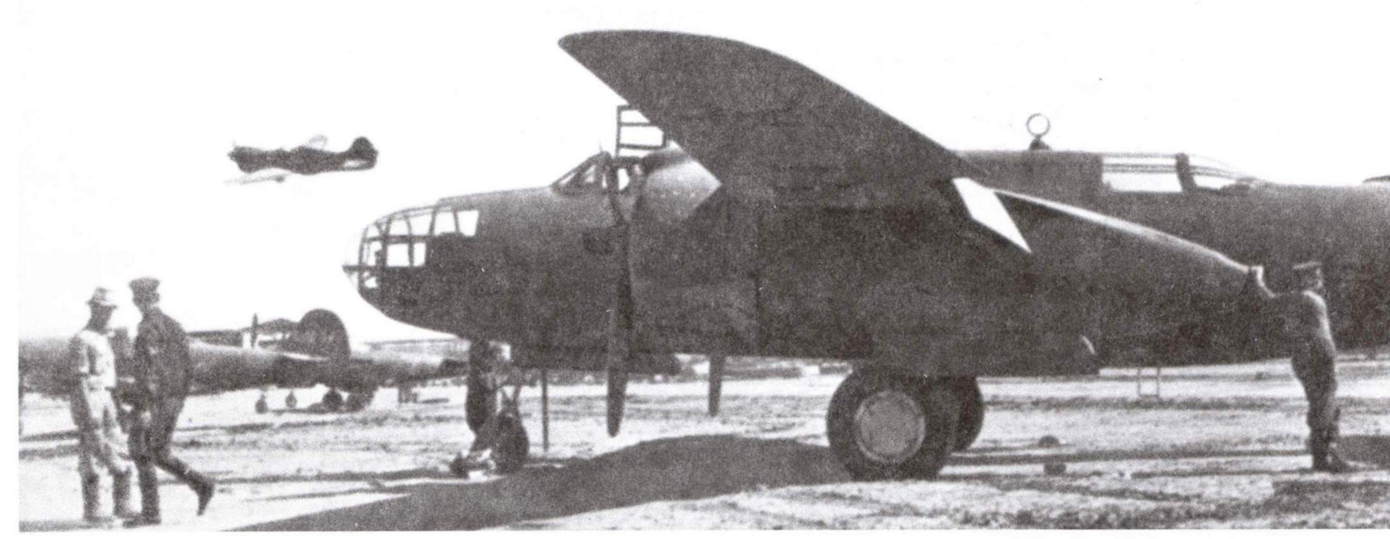
Переделки стрелкового вооружения «Бостонов» продолжались вплоть до поступления к нам описанной далее модификации A-20G-20, которая, наконец, полностью удовлетворила всем требованиям в этом отношении.

Критиковали у нас и бомбовое вооружение Б-3. У всех ранних модификаций бомбовая нагрузка была небольшой – 780-940 кг. Однако лимитировалась она не столько тяговооруженностью самолета, сколько количеством точек подвески бомб. Рост нагрузки ограничивался также длиной разбега на взлете и возможностями шасси, слабоватого для старта с большим весом с травяной площадки.

Предписанные американцами нормативы по нагрузке у нас сочли заниженными. Начали с переделки бомбодержателей прямо в полках. В 221-й дивизии старший инженер Д.И. Степанов создал свой вариант, увеличивавший возможности машины раза в полтора. Примерно одновременно с этим на заводе № 43 предложили схему переделки, впоследствии ставшую широко распространенной. Она была официально утверждена распоряжением главного инженера ВВС 20 июня 1942 г. В нем говорилось: «Ввиду того, что бомбовое вооружение импортных само-



Б-3, переделанный под советское вооружение. На самолете на переднем плане ясно видна турель УТК-1

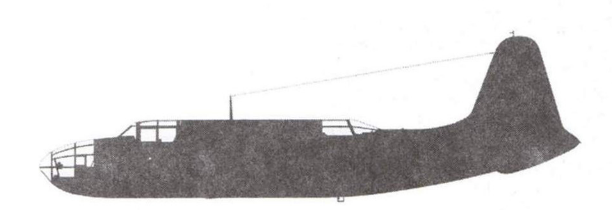


A-20B в Абадане. Самолет оснащен американским радиокомпасом с нестандартной установкой антенны – ближе к кабине стрелка-радиста

летов «Бостон III» не обеспечивает нормальной подвески отечественных бомб в необходимых вариантах бомбовых нагрузок самолета и имеет отличия от принятой на отечественных самолетах схемы управления бомбардировочным вооружением, – на самолетах устанавливается отечественное бомбовое вооружение с изменением схемы управления им на самолете».

Первоначально на DB-7B стояли четыре внутрифюзеляжных бомбодержателя, рассчитанных на бомбы до 227 кг (на практике – до 250 кг). Но если брали бомбы меньшего калибра, то загрузка резко уменьшалась, поскольку количество бомб оставалось неизменным. А для каждой боевой задачи выгодна своя комбинация калибров. Теперь же в переднем и заднем бомбоотсеках самолета поставили по кассете КД-2-439 под четыре ФАБ-100 каждая. Одновременно смонтировали советский бомбосбрасыватель ЭСБР-3П и прицелы ОПБ-1 (дневной) и НКПБ-4 (ночной), заменившие примитивный Вимперис D-8. Этот вариант прошел испытания в НИПАВ в августе 1942 г. Альтернативно можно было монтировать четыре бомбодержателя Дер-19 под бомбы калибра 250 кг или кассеты мелких бомб КМБ-Су-2 (деревянные ящичные).

С весны 1942 г. в нашу страну стали поступать также самолеты типа A-20B. Они были лишены бронезащиты и протектирования бензобаков. С учетом уже появившегося у американцев боевого опыта это стали расценивать как большой недостаток. Поэтому часть таких машин использовали как учебные, а больше двух третей (665 самолетов) отправили в Советский Союз. Зато за счет меньшего веса A-20B обладали большей максимальной скоростью и потолком. Первые партии их прибыли через Иран. С декабря 1942 г. они пошли и через северные порты. Так, в декабре 1942 г. и январе 1943 г. конвои JW 51A и JW 51B доставили в Мурманск 37 машин, еще шесть привез конвой JW 52 в конце января. Но большую часть A-20B в СССР доставили через АЛСИБ.



АЛСИБ, ОН ЖЕ КРАСНОЯРСКАЯ ТРАССА

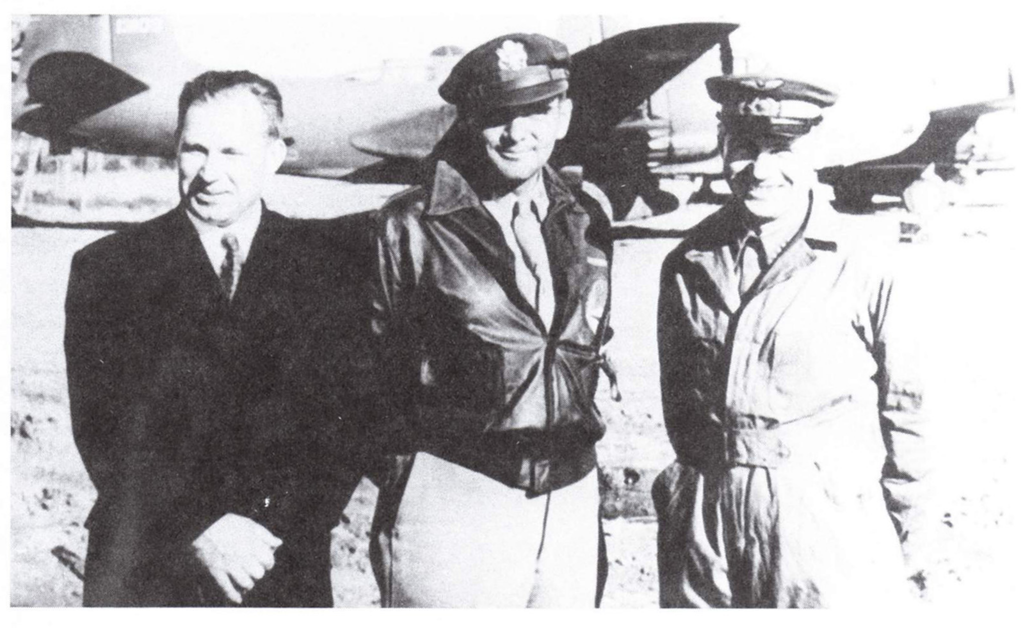
Путь военной помощи союзников через арктические воды был сложным и опасным. Конвои сталкивались с непогодой, льдами и немецкими подводными лодками. Последние вкупе с авиацией противника, сосредоточенной в Норвегии, наносили все большие потери идущим в северные порты судам. Самая страшная судьба досталась конвою PQ 17, разгромленному немцами в начале июля 1942 г. По приказу британского адмиралтейства большая часть кораблей охранения покинула торговые суда, которые стали добычей подводных лодок, бомбардировщиков и торпедоносцев. Из 32 судов погибло 21, на дно ушли 122 000 т ценных грузов, включая 210 самолетов. Среди них было немало «Бостонов». После разгрома PQ 17 движение конвоев прекратили до осени – рассчитывали, что далее начавшаяся полярная ночь затруднит действия противника.

Как уже говорилось ранее, к этому времени уже функционировал «Персидский коридор» – южный маршрут через Ирак и Иран. Самолеты доставляли в порты Персидского залива в разобранном виде, затем собирали и перегоняли по воздуху на аэродромы в Азербайджане. Только путь морем из США вокруг Африки в этом случае занимал около трех месяцев. Позже американцы наладили перегонку бомбардировщиков по воздуху из Флориды в Ирак, несколько ускорившую процесс. Южный вариант был безопаснее, но в целом отнимал существенно больше времени, чем северный.

Основной поток военной техники шел из США, в частности, оттуда поступала большая часть самолетов. Пробовали возить грузы из тихоокеанских портов США во Владивосток, но после Перл-Харбора этим могли заниматься только советские суда, да и те периодически захватывались или топились японцами.

Поэтому и в США, и в СССР искали маршрут одновременно и безопасный, и достаточно быстрый. Этому способствовало то, что территории обеих стран разделены Беринговым проливом, преодолеть который авиации несложно. В начале июня 1942 г. американцы предложили гнать самолеты напрямую с Аляски на Чукотку. 17 июня президент США Ф. Рузвельт писал И.В. Сталину: «Посол Литвинов информировал меня, что Вы одобрили переброску американских самолетов через Аляску и Северную Сибирь на западный фронт, и я рад узнать об этом». Новая схема обещала экономию времени и давала возможность перегонять по воздуху также самолеты с небольшой дальностью полета, в частности, истребители, для которых перелет через океан был недоступен.

Так появился АЛСИБ (от «Аляска-Сибирь»), который в СССР официально именовался Красноярской трассой – поскольку заканчивалась она в Красноярске. А начиналась на базе Лэдд-Филд возле города Фэрбенкс на Аляске. Там располагалась советская миссия и дислоцировался 1-й перегоноч-



На авиабазе Лэдд-Филд под Фэрбенксом сфотографированы представитель НКВТ, капитан ВВС армии США Де Толли (потомок Барклая) и советский полковник Мачин. За их спинами – А-20В

ный полк. Самолеты с заводов в США сосредотачивали на аэродроме Грейт-Фоллз у канадской границы. Оттуда американские перегонщики вели их на Аляску.

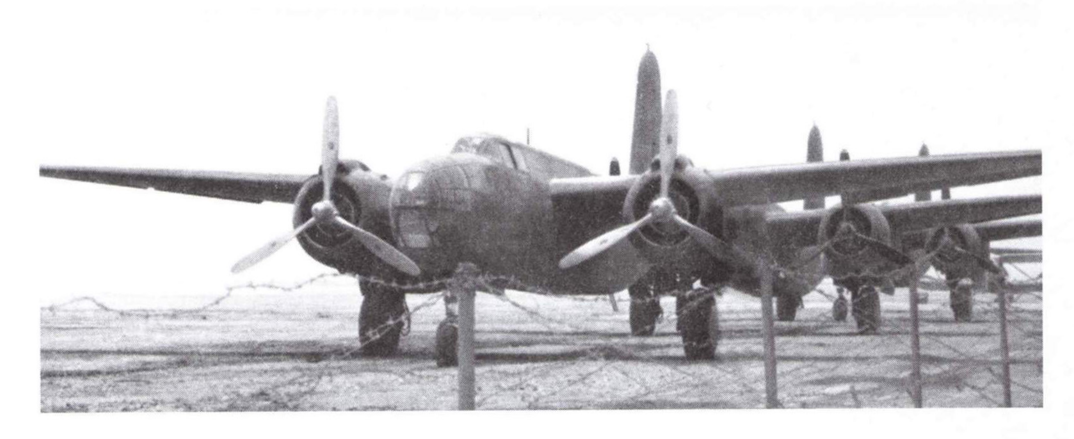
Американские летчики гнали самолеты на север вдоль побережья Тихого океана. У них система перегонки была сквозной: один и тот же экипаж летел от Грейт-Фоллз до Фэрбенкса. Первые самолеты для СССР, пять бомбардировщиков А-20В, доставили на базу Лэдд-Филд 3 сентября.

Для ВВС армии США крупномасштабные операции в условиях Крайнего Севера оказались поначалу очень сложны. Механики столкнулись с трудностями при запуске двигателей при низких температурах. Пришлось завозить калориферы и обогреватели разных типов. Густела гидросмесь и замерзала смазка на подвижных частях. Американские ученые срочно занялись разработкой смесей и масел, работоспособных в холода. На стоящих под открытым небом самолетах замерзали приборы. Изготовили небольшие съемные электрические обогреватели, крепившиеся на приборных досках. И американцы, и чуть позже советские летчики круглый год летали на колесах, не меняя их зимой на лыжи. На стоянке в сильный мороз колеса примерзали к снегу. Тогда машины стали ставить на деревянные щиты.

Уже 14 сентября специалисты советской миссии приняли первую партию бомбардировщиков А-20. Процесс приемки происходил так. Американцы после перелета на Аляску проверяли машину и устраняли выявленные неполадки. На машину наносили советские опознавательные знаки. При этом красную звезду рисовали поверх белой, оставляя синий круг. Это приводило к тому, что звезды наносились и на верхнюю поверхность крыла, что противоречило тогдашней инструкции ВВС РККА. Затем самолет предъявляли русским. Они еще раз проверяли функционирование узлов и агрегатов, сверяли комплектацию. Американский пилот выполнял сдаточный полет. На бомбардировщиках при этом на борту присутствовал советский инженер или механик. Надписи об обнаруженных дефектах писали мелом прямо на бортах самолета. Был, например, случай, когда целую партию А-20 задержали, обнаружив брак поршневых колец моторов. Затем американские механики выполняли необходимые работы, и машина официально принималась советской стороной и на нее оформляли документы.

24 сентября в Фэрбенксе приземлились четыре Ли-2, на борту которых находился личный состав 1-го перегоночного полка. 29 сентября состоялись первые тренировочные полеты на А-20, а уже на следующий день дюжина бомбардировщиков построилась клином и взяла курс на Ном. Ведущим группы был майор П.В. Недосекин. В Ном самолеты прилетели благополучно, но далее их остановила плохая погода. Лишь 7 октября бомбардировщики смогли продолжить путь на запад. В Марково самолеты сдали экипажам 2-го полка. На нашей стороне АЛСИБа перегонка велась по эстафете. Трасса разбивалась на пять участков, каждый из которых обслуживал один полк. В каждый полк входила бомбардировочная эскадрилья, экипажи которой как раз и водили А-20 и другие американские бомбардировщики, В-25. Они были укомплектованы опытным летным составом, прошедшим дополнительную подготовку на А-20 и В-25 в Ундоле еще до отправки в Сибирь.

А-20 могли двигаться по трассе группами или по одному в качестве лидеров во главе стрпоя истребителей. Иногда А-20 также шел замыкающим: он при необходимости должен был отследить место вынужденной посадки. Согласно отчету Красноярской трассы, к концу октября в общей сложности перегнали



А-20В ждут перегонки в Советский Союз, Абадан, 1942 г.

14 бомбардировщиков А-20. В ноябре практически каждый день, если позволяла погода, в сторону Красноярска уходили партии самолетов. За этот месяц перегнали 30 А-20. До конца 1942 г. в Красноярск доставили 56 бомбардировщиков этого типа. При этом немало машин потеряли в авариях и катастрофах. Пришлось списать десять А-20. Например, капитану Ковылину из-за отказа техники 20 ноября 1942 г. пришлось совершить вынужденную посадку на крошечную площадку в 100 км севернее селения Берелех. Бомбардировщик был разбит, и эвакуировать даже исправные узлы машины оказалось невозможно, но весь экипаж остался жив.

Аварии и катастрофы происходили и позже. Некоторые летчики пропали без вести. Много лет спустя люди обнаруживали разбитые самолеты, а в них – останки членов экипажа. Между Сеймчаном и Якутском исчез А-20 старшего лейтенанта И.Л. Грозднеского. Обломки этой машины обнаружили лишь в 1973 г. А другой такой же самолет, потерпевший катастрофу 21 мая 1943 г., был найден в октябре 1980 г.

Потери случались и на американской стороне. Осенью 1942 г. американские летчики вели семь А-20 в Ном. Из-за плохой погоды два самолета совершили вынужденные посадки: один в сопках, а другой на берегу Берингова пролива. Первый был разбит, и его списали. Второй решили восстановить. На место прибыла группа американских механиков, которая почти два месяца чинила сильно поврежденный бомбардировщик. На гальке вдоль берега подготовили небольшую взлетную полосу. Но попытка взлететь с нее не удалась, боковой ветер сносил самолет в море. Зато недалеко обнаружили ровную льдину длиной около 600 м. Джипом проложили дорогу в снегу, по которой А-20 зарулил на лед. С этой льдины капитан Гамов смог взлететь и перегнать бомбардировщик в Ном. Из-за аварий и катастроф на американской части АЛСИБа потеряли 33 А-20.

На советской стороне АЛСИБа столкнулись примерно с теми же проблемами, что и на американской. Только зимой в Якутии было еще холоднее, чем на Аляске. Моторное масло и гидросмесь на таком морозе затвердевали, резина – охрупчивалась. На многих площадках не было ни одного ангара, все работы вели на открытом воздухе. При этом часто обнаруживалось, что о зимней эксплуатации конструкторы машин не думали. Попадались лючки, в которые нельзя было влезть не только в меховой рукавице, но и просто в теплой перчатке. Маслобаки и двигатели самолетов перед вылетом грели паяльными лампами и примусами, делали примитивные обогреватели на дровах. По воспоминаниям летчика В.М. Перова, в первую зиму работы трассы снег на стоянках американских самолетов был красным – вытекала гидросмесь из лопнувших шлангов. Смесь и антифриз в системе охлаждения заменяли более морозостойкими советскими.

Много проблем доставляла очистка летных полей от снега. Специальной техники было мало и приходилось полагаться в основном на лопаты. В середине зимы взлетные полосы по бокам обрамлялись высоченными сугробами.

С наступлением тепла перегонщикам стало легче, но добавились и новые неприятности. Туманы над аэродромами, низкая облачность, тучи комаров и гнуса осложняли жизнь авиаторов. Частые лесные пожары заволакивали большие пространства густым дымом.

В первое время упорядоченной системы передачи частям ВВС доставленной по трассе техники не существовало. Приемку в Красноярске возложили на базировавшийся там 45-й запасной авиаполк под командованием майора Власова. Сил у этой части на организацию вывоза большого количества техники не хватало. Это привело к тому, что в Красноярске к началу июля 1943 г. скопилось много самолетов, еще не отправленных на фронт, часть из них была неисправна после долгого пути. Для их дальнейшей отправки сформировали 15-ю авиационную базу, которой командовал майор В.И. Шибайло, а позднее майоры Е.Х. Хорошилов и Назаров. Она размещалась на аэродроме Емельяново, где приземлялись летевшие с Аляски американские самолеты. Персонал базы насчитывал около 300 человек.

Из Красноярска А-20 перегоняли по воздуху. Этим занимался 9-й перегоночный полк, подчинявшийся 15-й базе. Он имел такую же структуру, что и перегоночные полки АЛСИБа: две истребительные и две бомбардировочные эскадрильи. Командовал полком майор П.Л. Логинов, а позже майор Табарчук. Но нередко за бомбардировщиками прибывали сразу экипажи из строевых частей. Такой «самовывоз» занимал немалое место.

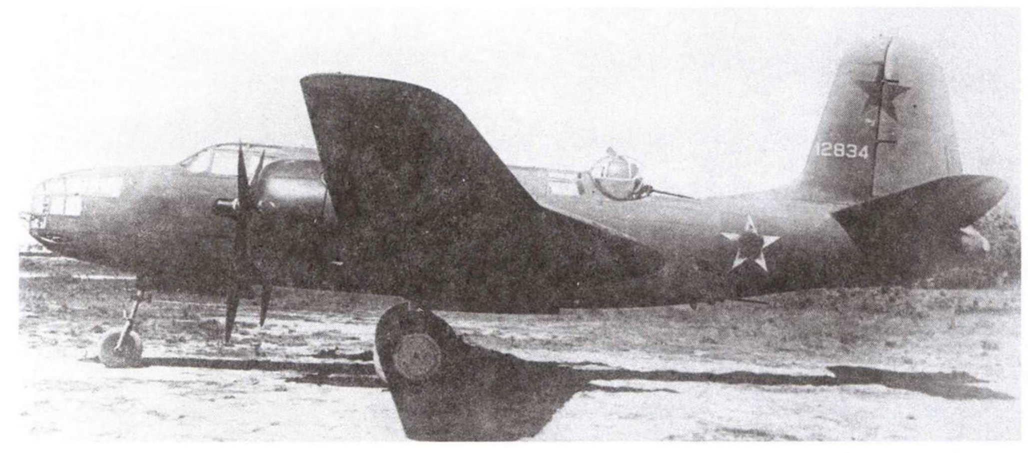
До начала 1943 г. на АЛСИБе преобладали А-20В, затем их постепенно вытеснили А-20С. Резкий рост количества идущих по Красноярской трассе машин начался с марта 1943 г. Пик пришелся на июнь, когда перегнали 195 А-20. Всего за 1943 г. в Красноярске сдали 682 бомбардировщика этого типа.

ПЕРЕДЕЛКИ ПО-РУССКИ

Самолеты, перегонявшиеся в это время из США, уже проходили некоторую специальную доработку для применения в СССР. Это было связано с тем, что у англичан и американцев экипаж состоял из трех человек, а у нас – из четырех, добавлялся нижний стрелок. Для него ставили еще одно сиденье, кислородную аппаратуру, подключали его место к переговорному устройству и т.п. Иначе размещали радиоаппаратуру. Это делалось не на заводах, которые комплектовали самолеты по стандартам армии США, а в специальном



Стоявший в верхней огневой точке пулемет «Кольт-Браунинг» питался лентой из небольших съемных коробов-магазинов



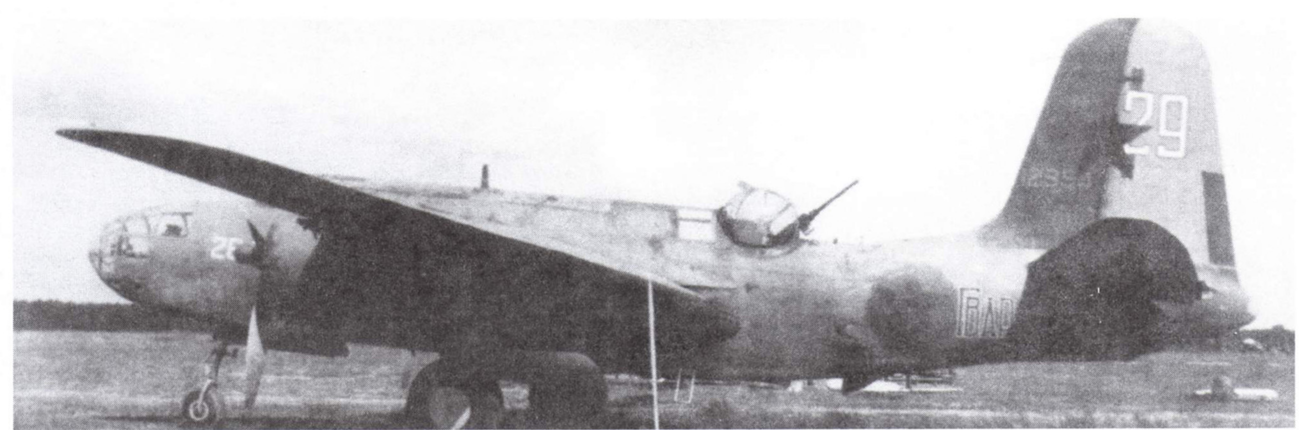
А-20В с советской верхней турелью УТК-1

модификационном центре в Талсе, к которому прикомандировали советских военных приемщиков. Все последние модификации «Бостонов», отправлявшиеся в нашу страну, проходили через этот центр.

На А-20В сверху стоял крупнокалиберный пулемет, но в прежней шкворневой установке. Ненамного изменилось в лучшую сторону и бомбовое вооружение. Сочли, что такой вариант также не устраивает и его тоже стали переделывать. В декабре 1942 г. на испытания представили самую простую переделку этой модификации – штатные американские бомбодержатели (их у А-20В стояло шесть внутри и четыре снаружи) просто доработали под наши бомбы. А в июне 1943 г. в НИПАВ опробовали уже более глубокую переработку: во внутренних бомбоотсеках смонтировали наши кассетные бомбодержатели Дер-21, рассчитанные в сумме на 16 бомб ФАБ-100, а снаружи установили Дер-19П для бомб калибром до 250 кг. Дер-21 позволяли вставить в бомбоотсеки кассеты мелких бомб КМБ-Пе-2 под осколочные бомбы АО-2,5, АО-10, АО-25, зажигательные ЗАБ-2,5 и жестяные ампулы АЖ-2 (обычно заливавшиеся са-



Оружейники готовят бомбу к подвеске в бомбоотсек





А-20В, перевооруженный по схеме завода № 43 на испытаниях в НИИ ВВС. В турели УТК-1 установлен американский пулемет «Кольт-Браунинг». Самолет явно был взят из строевой части – за красной звездой нанесена надпись «Гвардия»

С п р а в а : Подвеска бомб на наружные бомбодержатели А-20В, март 1943 г.

А-20В из 454-го полка во временном зимнем белом камуфляже, Воронежский фронт, март 1943 г.



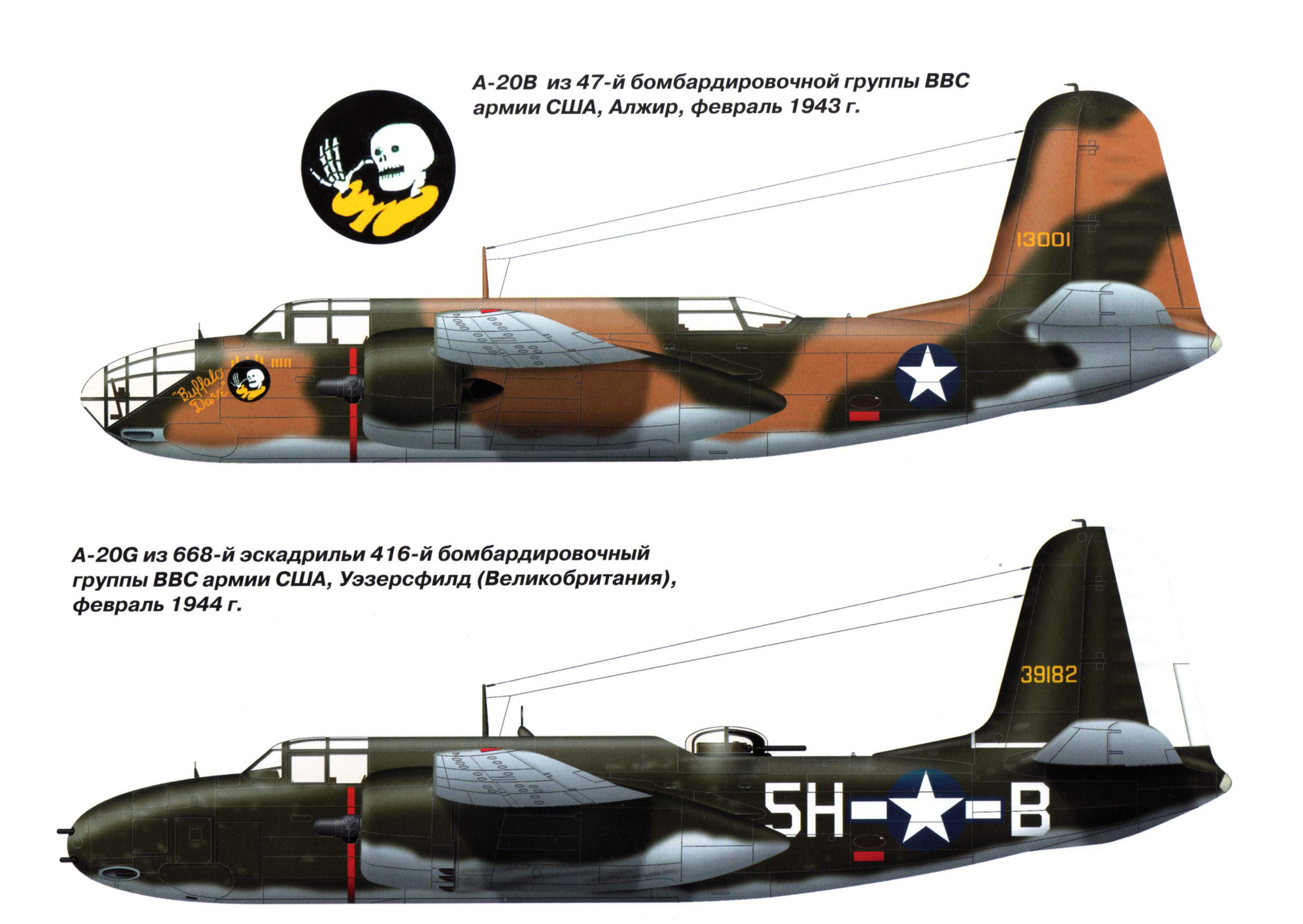
мовоспламеняющейся жидкостью). Снаружи предусмотрели подвеску отечественных химических выливных приборов ВАП-250. Смонтировали бомбосбрасыватель ЭСБР-6, прицелы ОПБ-1Р и НКПБ-7. В итоге максимальная бомбовая нагрузка (при взлете с бетона) возросла до 2000 кг. Замене бомбового вооружения подверглись в общей сложности более 600 самолетов, в том числе несколько сот А-20В. Изменения в оборонительном вооружении машин этого типа сводились в основном к установке верхней турели УТК-1. Но в турели монтировался не советский пулемет УБТ, а американский «Кольт-Браунинг», снятый со штатной шкворневой установки. 31 октября 1942 г. заместитель командующего ВВС генерал-полковник А.В. Ворожейкин обратился к НКАП с просьбой срочно доработать по этой схеме 54 А-20В.

А-20G-25 из 51-го минно-торпедного полка ВВС
Балтийского флота, 1944 г.

А-20G из 51-го минно-торпедного полка ВВС
Балтийского флота, зима 1944/45 гг.

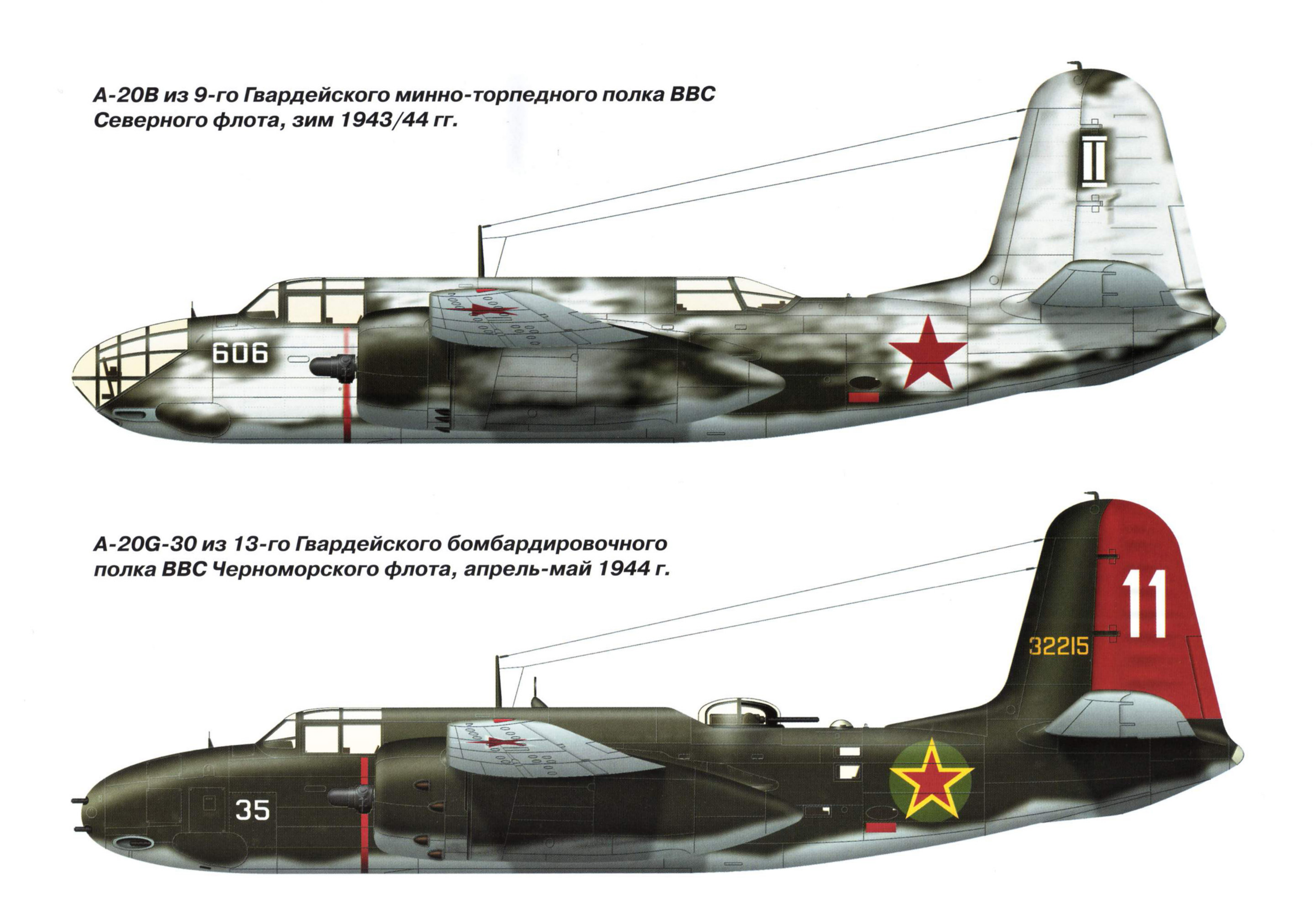
**DB-7 из эскадрильи GB/19 французских ВВС,
Блида (Алжир), 1941 г.**

**«Хэвок» I (Intruder) из 23-й эскадрильи
британских ВВС, 1941 г.**



A-20B из 47-й бомбардировочной группы ВВС армии США, Алжир, февраль 1943 г.

A-20G из 668-й эскадрильи 416-й бомбардировочный группы ВВС армии США, Уэзерсфилд (Великобритания), февраль 1944 г.



A-20B из 9-го Гвардейского минно-торпедного полка ВВС Северного флота, зим 1943/44 гг.

A-20G-30 из 13-го Гвардейского бомбардировочного полка ВВС Черноморского флота, апрель-май 1944 г.



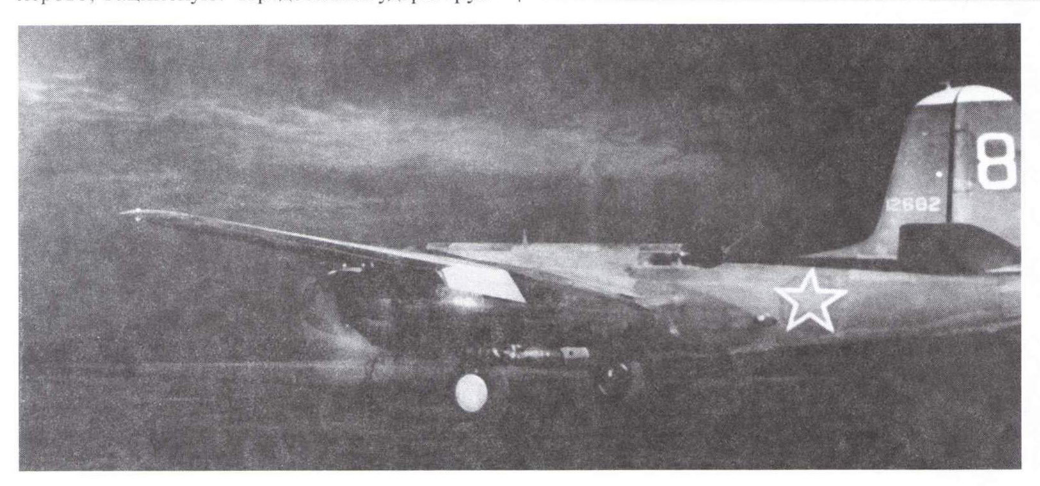
Пилот занимает свое место в кабине А-20В, начало весны 1943 г.

Такие машины приняли участие в сражении под Сталинградом. Там вновь отличилась 221-я дивизия. Когда советские войска замкнули кольцо окружения, немцам ничего не оставалось, как попробовать организовать «воздушный мост». В добавок к транспортным самолетам, к перевозке грузов привлекли бомбардировщики. Но только прокормить 22 дивизии, сидящие в котле, уже было невыполнимой задачей, тем более что с нашей стороны прилагались все усилия, чтобы «мост» разрушить.

Роль «Бостонов» сводилась в основном к ударам по аэродромам, где базировались вражеские самолеты. Атаковали Морозовск, Миллерово, Тацинскую. Чередовались удары груп-



А-20В готовят к боевому вылету. Хорошо видны бомбы на наружных бомбодержателях



Ночной вылет А-20В, 1943 г.



пами и одиночными бомбардировщиками, не давая противнику времени на загрузку самолетов и ремонт летного поля. Иногда бомбежка дополнялась обстрелом из пулеметов с малой высоты. Как писал Г.А. Осипов, который тогда служил командиром эскадрильи в 57-м полку, найти цель было несложно – аэродром издали выдавали столбы дыма от горящих самолетов. Тот же 57-й полк за один день сжег в Тацинской 17 машин разных типов.

«Бостоны» нападали и в воздухе. Так, был случай, когда пятерке А-20В попался на глаза трехмоторный Ju 52/3m. Один из бомбардировщиков вышел с ним на параллельный курс и стрелок-радист И.И. Зеленков в упор открыл огонь по пилотской кабине. Транспортник сорвался в спираль, а затем врезался в землю. Пытались иногда атаковать и хорошо вооруженные бомбардировщики Не 177 и FW 200, стреляли по ним, но сбить ни одного не удалось. Зато результаты действий по целям на земле были внушительными; их потом проверили, когда аэродромы, забитые искалеченными и сожженными самолетами, заняли наши войска.

Немцы, правда, тоже не оставались в долгу. 15 февраля «мессершмитты» основательно потрепали бомбардировщики 45-го и 745-го полков у аэродрома Сталино.

В 1943 г. произошло дальнейшее расширение круга частей, воевавших на А-20. Так, в феврале Б-3 начал получать 33-й полк. К весне в действующей армии насчитывалось около 400 «Бостонов», почти все на юге: Юго-Западный фронт – 108 самолетов, Северо-Кавказский – 101, Закавказский – 163, Южный – 24.

Подготовка бомб возле замаскированного «Бостона», Северный Кавказ, июнь 1943 г.



Герой Советского Союза капитан С.П. Дейнеко и старший лейтенант Н.Л. Арсеньев у А-20В перед ночным вылетом, 367-й полк, ноябрь 1943 г.

221-я дивизия, пополненная людьми и техникой, в начале июня 1943 г. прибыла на Курскую дугу. Именно там 57-й полк посетил советник президента США по авиации Э. Рикенбейкер, известный ас Первой мировой войны. Как у нас водится, предварительно на двух Ли-2 в часть доставили новое обмундирование и по две пачки дорогих папирос на каждого. Рикенбейкер остался доволен – американская техника не пропала зря. Позже прибыли ордена и медали, которыми правительство США наградило наших летчиков.

А с 14 июля начались боевые вылеты, причем 57-й полк совершил ночной налет на немецкий штаб в деревне Брасово. Цель была освещена пожарами, вызванными предыдущим ударом нашей авиации днем. Летчики сбросили бомбы, а затем расстреляли из пулеметов два прожектора и подавили зенитную батарею.

В ходе битвы под Курском произошел удивительный случай. 4 августа две эскадрильи 57-го полка отправились бомбить отступающие немецкие войска у деревни Нарышкино. Над целью их обстреляли зенитчики. При этом был тяжело ранен летчик младший лейтенант А.М. Погудин. Когда он понял, что больше не может управлять машиной, то распорядился покинуть самолет и выпрыгнул с парашютом. Это видели экипажи других бомбардировщиков. Командир эскадрильи распорядился прибавить газу и разойтись в стороны, чтобы «Бостон» без пилота не врезался в какую-то из остальных машин. Но через некоторое время стало ясно, что бомбардировщик Погудина без него продолжает лететь за строем. Как уже говорилось, на всех ранних вариантах А-20 имелось второе управление, но монтировалось оно у стрелка-радиста, который вперед практически ничего не видел. Так вот, стрелок М.Ю. Карась повел самолет по командам штурмана П.В. Паршутина. В общем, «слепой и хромой» на пару. Вдвоем они долетели до аэродрома Лимовое. Но предстояло еще сесть, так они и с этим справились. Приземлились, правда, на «пузо», жестко и с хрустом, так что вспыхнул пожар. Но его потушили, Карась и второй стрелок, Ковалев, получили ранения. Впоследствии штурмана и стрелка-радиста наградили за этот случай орденами Боевого Красного Знамени, а Ковалеву за компанию дали медаль «За отвагу». А Паршутин потом закончил летное училище и стал пилотом.



Экипаж летчика Милейко (трижды орденоносца) у А-20В, Северо-Кавказский фронт, 1943 г.


Экипаж младшего лейтенанта Афонина вернулся на аэродром без половины горизонтального оперения

В БОЙ ВСТУПАЮТ А-20G

Модернизируя А-20, американцы исходили, в первую очередь, из собственных потребностей, учитывая опыт войны на Тихом океане. Поэтому «Хэвок» эволюционировал не столько как фронтовой бомбардировщик, сколько как тяжелый штурмовик. Явно именно для обстрела небронированных или легкобронированных целей с малых высот американцы значительно усилили неподвижное направленное вперед вооружение.

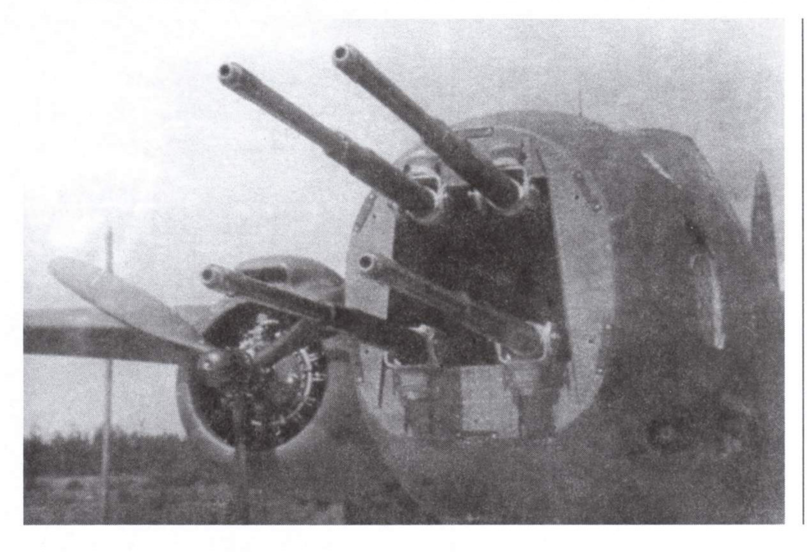
Модификацию А-20С сменил в производстве А-20G. Это был чисто штурмовой вариант. Носовую часть фюзеляжа теперь заняли целой батареей пушек и пулеметов. Штурманская кабина отсутствовала. На первой серии, А-20G-1, в носу располагались четыре 20-мм пушки M1 с боекомплектом по 60 снарядов на каждую и два 12,7-мм пулемета «Кольт-Браунинг» (с запасом по 400 патронов). Новая носовая часть оказалась длиннее старой, и общая длина машины увеличилась.

Одновременно на А-20G усилили бронезащиту. Правда, по советским меркам, она осталась довольно хилой и защищала только экипаж. Основную ее часть составляли плиты из алюминиевого сплава толщиной 10-12 мм, использовавшиеся и как конструктивные элементы фюзеляжа, в основном, в качестве переборок. В дополнение стальные листы прикрывали сзади голову и и плечи летчика и снизу – стрелка-радиста. Как и на предыдущих моделях, в козырек фонаря монтировалось бронестекло. Кроме того, броней защищались обе пулеметные установки в задней кабине. Стальные щитки прикрывали сам пулемет и короб с лентой. На верхнем пулемете еще устанавливалось бронестекло, защищавшее голову стрелка.

Одновременно усовершенствовали оборудование самолета. Поскольку основным видом боевого использования, похоже, предполагалась стрельба из неподвижного оружия, то у летчика смонтировали коллиматорный прицел N-3A, а примитивное кольцо с муш-



A-20G-1 с четырьмя 20-мм пушками на аэродроме в Абадане

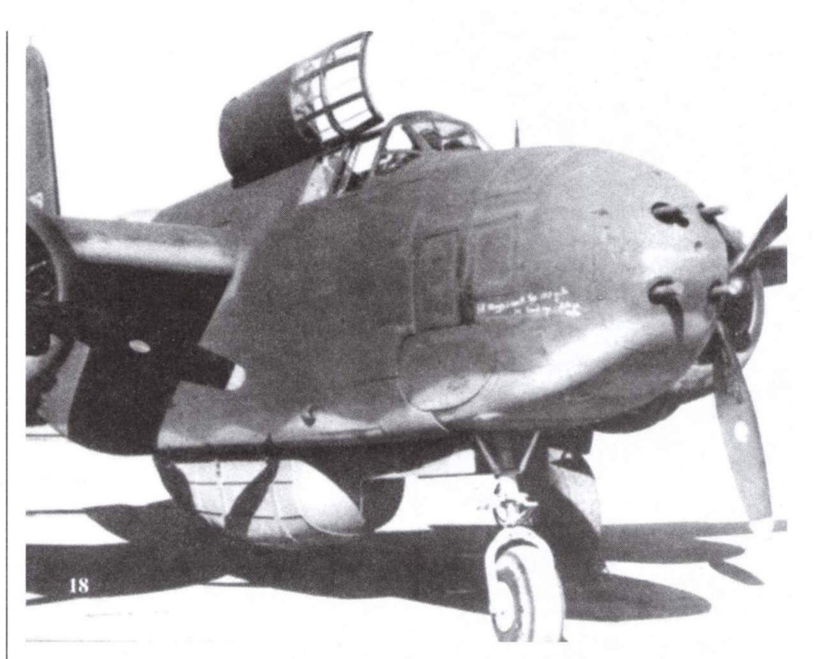


20-мм пушки M2 на A-20G-1; передний обтекатель снят

кой оставили на всякий случай. Эти самолеты внешне отличались также индивидуальными выхлопными патрубками на моторах вместо общего коллектора, и кольцевой антенной радиокомпаса MN-26Y сверху; последний имел радиус действия 280 км, вполне достаточный для фронтового бомбардировщика. Пульт управления радиостанцией SCR-274N размещался у летчика; радист стал просто стрелком. Это привело к тому, что работать в телеграфном режиме на ней стало невозможно, и реальная дальность связи немного уменьшилась.

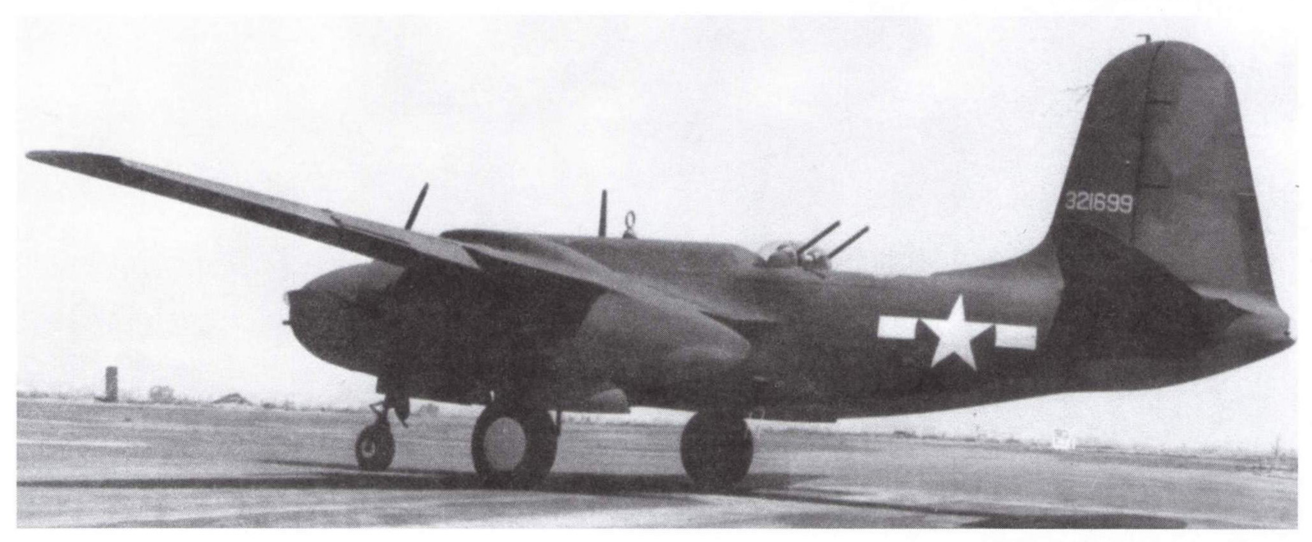
Оборонительное вооружение сначала было по типу А-20В: крупнокалиберный пулемет «Кольт-Браунинг» на верхней шкворневой установке (550 патронов) с телескопическим прицелом и 7,62-мм «Браунинг» (700 патронов) в люке снизу. Предусмотрели подвеску четырех дополнительных баков по 644 л на бомбодержателях под крылом. Машина стала тяжелее (вес пустого самолета возрос более чем на тонну), несколько потеряв в скорости и маневренности и изрядно – в потолке, но ее боевая эффективность, с точки зрения американских военных, возросла. Секундный залп равнялся 6,91 кг/с; ни один советский самолет не имел столь мощного вооружения. Размещение пушек и их боекомплекта в носовой части сдвинуло центровку вперед. Это обеспечило больший запас статической устойчивости и без того устойчивой машины. Но, с другой стороны, нагрузка на рули высоты увеличилась. Почти все из 250 выпущенных самолетов типа G-1 отправили в СССР.

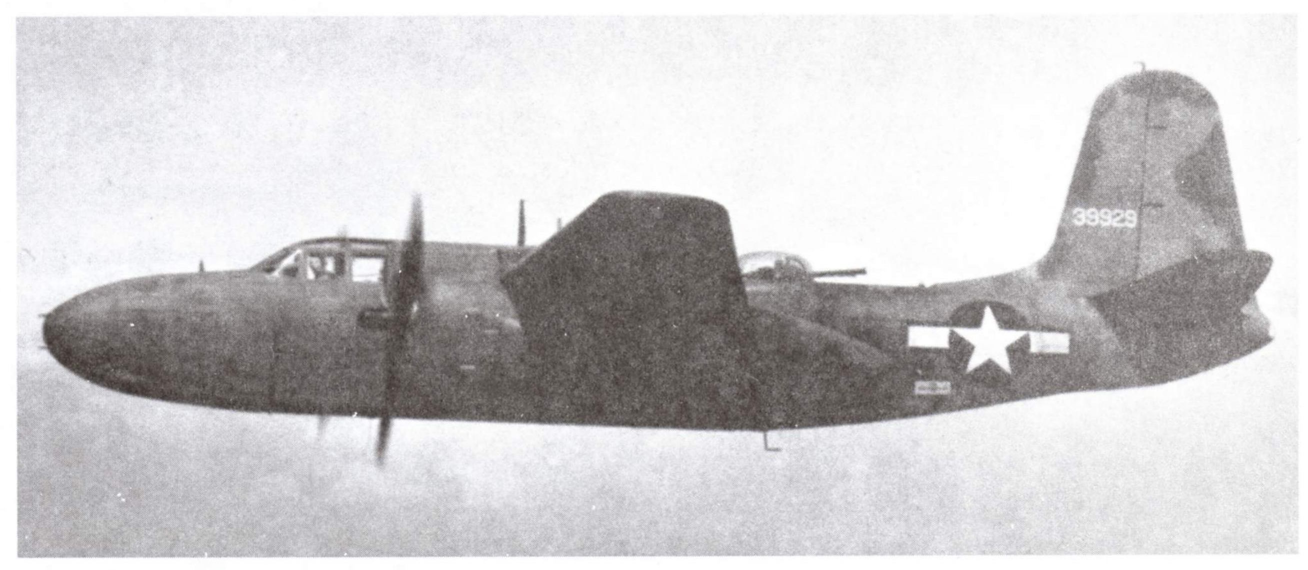
От пушек в носу вскоре отказались. Начиная с серии G-5, стали ставить шесть крупнокалиберных пулеметов с запасом в 350 патронов на ствол. Это обеспечило большую унификацию вооружения и упростило снабжение боеприпасами. На G-20 расширили заднюю часть фюзеляжа и смонтировали там электрифицированную турель Мартин 250GE с двумя 12,7-мм пулеметами (эту турель сперва опробовали на партии из 13 серийных А-20С). Это значительно повысило обороноспособность самолета. Начнем с того, что секундный залп увеличился вдвое. Теперь стрелку не нужно было проделывать операции по открытию фонаря и приведению пулемета в боевую готовность, достаточно было расстопорить турель. Практическая скорострельность возросла за счет того, что не требовалось менять короба с лентой; пулеметы в новой турели питались из больших ящиков, вращаю-



Носовая часть А-20G-5 с шестью 12,7-мм пулеметами

А-20G-20 с турелью Мартин 250GE





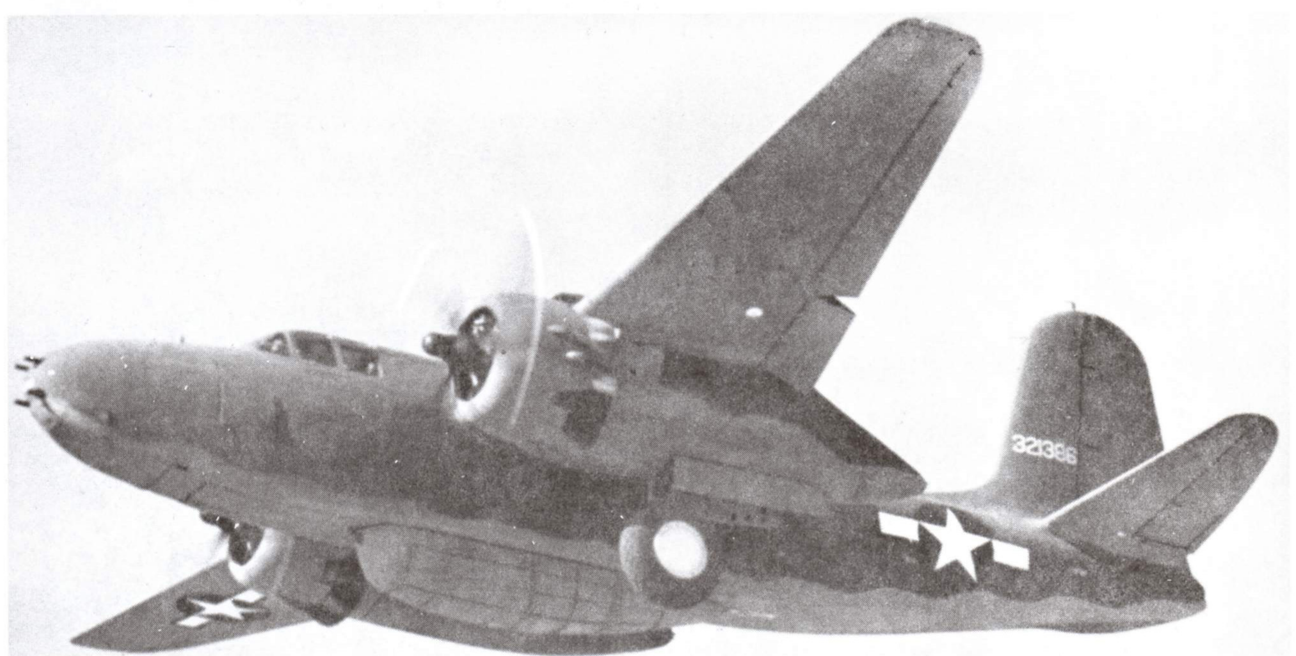
A-20G-20 в полете

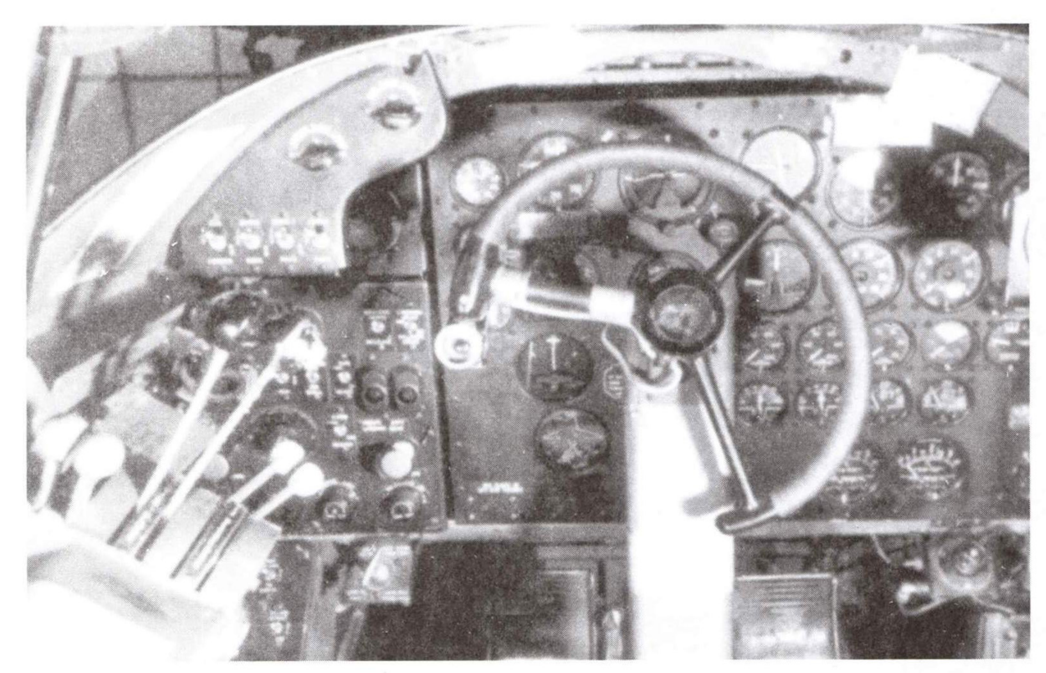
щихся вместе с ней. Углы обстрела вбок значительно увеличились. Электромотор давал возможность крутить стволами практически на 360°. Вверх раньше ствол пулемета задирался на 80°, теперь его можно было поднять вертикально. У стрелка улучшился обзор, через круглый экран турели в кабину не задувало. В общем, сплошные плюсы; минус только один: новая установка весила гораздо больше старой. В нижней точке, хотя и в шкворневой установке старого типа, теперь тоже стоял крупнокалиберный пулемет.

Переделывая фюзеляж под новую турель, конструкторы произвели некоторое усиление планера. Это позволило увеличить бомбовую нагрузку. Для этого немного увеличили задний бомбоотсек, а новые бомбодержатели под крылом позволяли подвеску четырех бомб по 227 кг. С 751-го самолета от подвесных баков под крылом отказались, зато ввели подфюзеляжный плотно прилегающий бак емкостью 1416 л.

Вот так от серии к серии «Хэвок» оснащали все более эффективным вооружением, поднимали бомбовую нагрузку, улучшали бронезащиту, увеличивали дальность полета. Но самолет становился все тяжелее, теряя в летных данных. По скорости он уже уступал последним сериям Пе-2, но все равно оставался грозным фронтовым бомбардировщиком.

A-20G-40 с перегоночным подвесным баком под фюзеляжем





В кабине А-20G

В декабре 1943 г. штаб ВВС армии США разослал на заводы циркуляр об отмене маскировочной окраски боевых самолетов. Это было вполне логично. На большинстве театров боевых действий союзники достигли превосходства в воздухе, можно было уже и не прятаться. Ликвидация операции окраски упрощала технологию, снижала себестоимость и затраты времени. Кроме того, самолет становился немного легче, а за счет того, что полированный металл был более гладким, чем эмаль, снижалось аэродинамическое сопротивление. И то, и другое приводило к улучшению летных данных. Но для А-20 сделали исключение, эти машины по-прежнему окрашивались. Это объяснялось тем, что большая часть продукции уходила в СССР, а советские нормы требовали маскировки машины. Однако в окраску бомбардировщика все-таки внесли небольшие изменения. Это связывалось с унификацией цветовых стандартов армии и флота. В результате нижние поверхности самолета стали покрывать «морской серой» эмалью, имевшей по сравнению с прежней «нейтрально-серой» голубоватый оттенок.

А-20G стал самой массовой модификацией «Хэвока», их выпустили 2850 штук, все их собрали на заводе «Дуглас» в Санта-Монике. Большая часть их поступила в Советский Союз. Машины для СССР, как и ранее, с завода отправляли в модификационный центр в Талсе, где их дорабатывали под требования заказчика, в частности, монтировали место для четвертого члена экипажа – стрелка, обслуживавшего нижний пулемет.



А-20G одной из поздних серий – с турелью «Мартин», индивидуальными выхлопными патрубками и перегоночным подвесным баком под фюзеляжем

«ЖУЧОК»

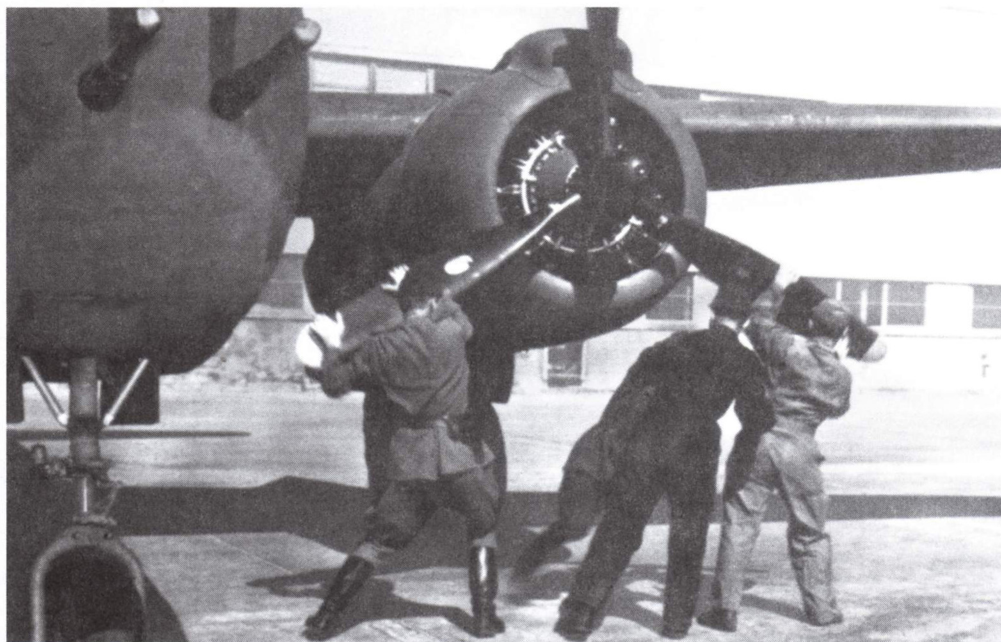
Англичане решили, что им тяжелый штурмовик не нужен. Королевские ВВС A-20G заказывать не стали. Некоторое количество этих самолетов взяли ВВС армии США. Они использовали их как учебные, а также для боевых действий в Европе и на Тихом океане. Но подавляющее большинство A-20G отправили в Советский Союз.

Поставки этих машин начались в 1943 г. двумя маршрутами – через Аляску и Иран. Летом 1943 г. американцы привели в Фэрбенкс первые штурмовики A-20G. У нас их называли A-20Ж, отсюда прозвище – «Жучок».

Так же как и ранее, не все самолеты удалось доставить к фронту. Среди разбитых на Красноярской трассе оказался A-20G, по-



Эти засыпанные снегом A-20G ждут перегонки в СССР, Лэдд-филд, зима 1943 г.



Русские и американцы совместно прокручивают винт A-20G, Аляска, 1943 г.



A-20G, которым подменили на Красноярской трассе разбитый подарок Р. Скелтона, попал в 1-й гвардейский минно-торпедный полк; на нем летал экипаж капитана П. Стрелецкого

даренный советским летчикам голливудским актером Р. Скелтоном. Ситуация с пропагандистской точки зрения возникла неудобная. Тогда Мазурук приказал нанести на другой точно такой же самолет надпись «We dood it!», которая имелась на подарке. В таком виде машину отправили дальше. В конце концов ее переделали в торпедоносец, и на ней воевал один из экипажей 51-го минно-торпедного полка ВВС Балтийского флота.

Первые А-20G появились на советско-германском фронте летом 1943 г. Этот тип стал в нашей авиации поистине многоцелевым самолетом, выполнявшим самые разные функции – дневного и ночного бомбардировщика, разведчика, торпедоносца и минного заградителя, тяжелого истребителя и даже транспортного самолета. Мало применялся он лишь в качестве штурмовика – по своему основному назначению!

Первыми, естественно, начали прибывать А-20G-1. Они шли через Ирак и Иран. Эти самолеты попробовали использовать для бомбо-штурмовых ударов по позициям противника, автотранспорту на дорогах, поездам и аэродромам. Оказалось, что «Жучок» очень уязвим для зенитчиков на малых высотах из-за значительных размеров и слабо-



A-20G среди других самолетов в ангаре на базе Лэдд-филд

A-20G-1 на испытаниях в НИИ ВВС

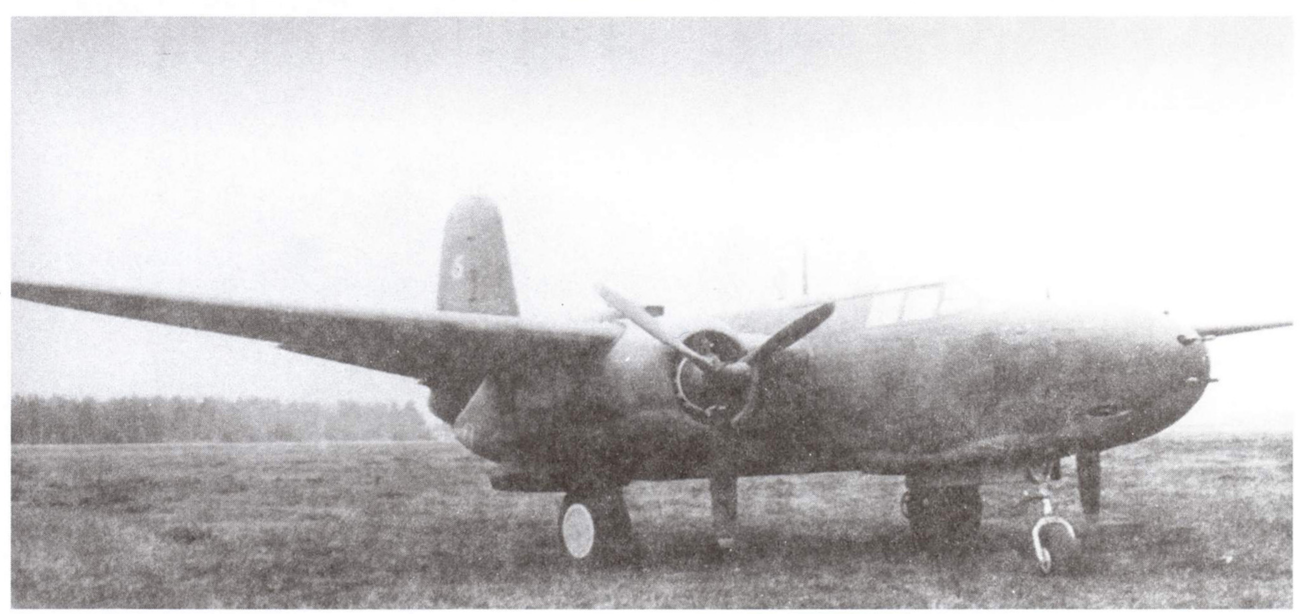


го броневого прикрытия. Лишь при достижении внезапности можно было рассчитывать на сравнительную безопасность при штурмовке в условиях хорошо отлаженной ПВО немцев. Тем не менее, штурмовые удары по автоколоннам, поездам и судам нашими летчиками периодически осуществлялись. Экипажи 449-го полка в такой ситуации обычно атаковали с высоты 300-700 м, пикируя под углом 20-25°. После очереди в 20-30 снарядов следовал быстрый уход на бреющем полете. Место штурмовика в нашей авиации прочно занял Ил-2, а A-20G оказался вытесненным в другие области применения.

По отзывам из 321-й авиадивизии, поступившим в НИИ ВВС в сентябре 1943 г., в целом новая модификация вызвала одобрение наших летчиков. Подчеркивались большая огневая мощь, надежность вооружения, удобство стрельбы из него днем и ночью. В НИИ ВВС A-20G даже классифицировали как истребитель-бомбардировщик. Из недостатков строевые экипажи отметили недостаточную жесткость верхней стрелковой установки в задней кабине, приводившую к большому рассеиванию пуль. Американские кислородные маски хорошо работали только в тепле; холод приводил к закупорке трубок конденсатом.

У нас моторы на А-20Ж питались импортным бензином Б-100 или отечественным этилированным 4Б-78. Впрочем, последний тоже был не совсем советским – наш низкосортный мешали с американским алкилбензином. При большой нужде можно было за-

A-20G-10 на испытаниях в НИИ ВВС



А-20G на базе Лэдд-филд, 1944 г.

правлять 4Б-70, но при этом категорически запрещали давать большой наддув и моторы недодавали мощность.

Техники жаловались на сложность раскапотирования двигателей – на это уходило до трех человеко-часов. При наличии в бомбоотсеке дополнительных бензобаков стало невозможно подобраться ко многим агрегатам.

Но это были лишь «цветочки». Немного позже столкнулись с деформациями передней части фюзеляжа от отдачи пушек. Ломались и задние кронштейны их крепления.



А-20G с переделанной под размещение штурмана носовой частью на испытаниях в НИИ ВВС. Носок остекления явно взят от Ил-4



Технический состав 48-го бомбардировочного полка после завершения переделки очередного А-20G. Машина относится к модификации G-1 или G-5, поскольку вместо верхней шкворневой установки смонтирована турель УТК-1 с пулеметом УБТ

Но общий вывод был положительным: «Отмеченные дефекты самолета А-20-Ж не являются препятствием для... эксплоатации самолета на фронте». Но особо выделялась необходимость включения в экипаж штурмана. Но эти самолеты прибывали во все увеличивавшемся количестве. Поэтому предприняли попытки оборудовать на них штурманские места.

Известна переделка, выполненная в 244-й дивизии под руководством М.З. Меламеда. Из носовой части убрали четыре верхних пулемета, остеклили ее, установили там кресло штурмана и все необходимое оборудование. Изменение центровки скомпенсировали стальными плитами в штурманской кабине, являвшимися одновременно дополнительной бронезащитой. Модернизировали и бомбовое вооружение.

Оборонительное вооружение машин серий G-1, G-10 и G-15 тоже считалось недостаточно эффективным. Поэтому на данном самолете в задней кабине смонтировали спаренные пулеметы УБТ. Этот доработанный А-20G отправили в Москву в качестве образца.

В последующем подобные переделки выполнялись на заводе № 81, авиарембазах и непосредственно в полках. Переоборудованные таким образом машины имелись в 218-й и 244-й дивизиях, 970-м полку и других частях и соединениях. Поскольку в разных местах доработка велась по-разному, то существует много отличных друг от друга вариантов остекления носовой части. Кое-где, например, использовали носок фонаря штурманской кабины Ил-4. Неграмотная переделка могла сместить центровку назад от допустимого диапазона, что приводило к появлению опасного плоского штопора.

На заводе № 89 в августе 1943 г. переоборудовали один А-20Ж с размещением штурмана в задней кабине вместе со стрелком-радистом. Ему поставили прицел ОПБ-1Р, приборную доску (в основном, с советскими приборами), компас А-4, электробомбосбрасыватель ЭСБР-3 и пульт управления радиополукомпасом. Чтобы штурман хоть что-то видел, в бортах и в полу прорезали окна. Вооружение в задней кабине заменили советским. Сверху смонтировали турель УТК-1

с пулеметом УБТ (боезапас 200 патронов), снизу – установку ЛУ Пе-2 под тот же УБТ и тоже с 200 патронами. В бомбоотсеке разместили отечественные кассеты КД2-439, ввели аварийное механическое сбрасывание бомб, переделали кислородную систему (поставив четыре баллона). Самолет облегчили, демонтировав не только стоявшие на нем дополнительные баки в бомбоотсеке, но и всю связанную с ними проводку, краны и насосы. Таким образом, этот «Жучок» дополнительных баков нести больше не мог. Эту машину 4 сентября 1943 г. постановили считать эталоном для доработки предприятием других самолетов. В октябре такую машину передали на испытания в НИИ ВВС.

Но конструкторы завода № 89 были не единственными, кто попробовал решить задачу: куда деть штурмана на А-20Ж? Бюро А.П. Голубкова поручили проработать возможность размещения штурмана за летчиком за счет укорачивания переднего бомбоотсека. В октябре 1943 г. на заводе № 456 доработали один A-20G, представив его вместо предусмотренного заданием макета. Штурмана поместили в выгородке переднего бомбоотсека, частично убрав перегородку, отделявшую ее от пилотской кабины. Отсек получился очень тесным – примерно 70 на 70 сантиметров. По бортам его обшили фанерой. Никакого бронирования не предусматривалось. Штурман сидел на откидном сиденье, в чашку которого укладывался парашют. Рядом с ним находились бомбовый прицел ОПБ-1, бомбосбрасыватель ЭСБР-6, компас, доска с основными приборами и кислородный прибор КПА-3бис. В бортах кабины прорезали по три окна.

Опробование переделки выявило немало недостатков. Уменьшение размеров бомбоотсека привело к тому, что вместо восьми бомб по 100 кг в него стало входить только шесть. Кроме того, уменьшился зазор между передней частью бомбы и стенкой. У верхней пары бомб ввернуть взрыватель стало невозможно. Требовалось подвешивать бомбу уже со взрывателем, что запрещалось нормами техники безопасности.

Обзор вперед из кабины практически отсутствовал, особенно при полностью поднятой бронеспинке. При работе с прицелом штурман стоял на полусогнутых ногах и быстро уставал. Тем не менее, 24 октября переделка была одобрена комиссией во главе с генерал-майором Архангельским. Комиссия даже согласилась разрешить подвеску бомб со взрывателями.

15 ноября завод № 456 представил уже два эталонных «Жучка» с дополнительной кабиной штурмана, доработанным под наши бомбы бомбовым вооружением и отечественными крупнокалиберными пулеметами.

Существовало и еще несколько вариантов создания штурманской кабины. На практике каждая часть или соединение вносило что-то свое в зависимости от наличия материалов,



Экипаж старшего лейтенанта И. Лоборева совершил 150 боевых вылетов, 1944 г.



Экипаж Героя Советского Союза Н.В. Архангельского (57-й полк) у своего самолета – переделанного A-20G

деталей от других самолетов и оборудования. Общую долю переоборудованных A-20G определить трудно, поскольку в учетной документации она специально не выделялась, но процент переделанных машин был достаточно велик.

Перспектива значительно дорабатывать все поступающие к нам бомбардировщики не вызывала восторга ни у командования ВВС, ни у руководства НКАП. 26 ноября 1943 г. заместитель командующего ВВС Никитин и нарком авиапромышленности А.И. Шахурин направили письмо наркому внешней торговли А.И. Микояну, в котором требовали добиваться возобновления поставки бомбардировщиков типа A-20B, причем с измененным бомбовым вооружением. На заводе № 43 специально подготовили чертежи незначительно переработанного штатного американского варианта, позволявшего как увеличить внутреннюю бомбовую нагрузку, так и обеспечить подвеску советских бомб разных калибров. Но никаких последствий этот демарш не имел. В Советский Союз продолжали поставляться все те же A-20G.

К изменению вооружения A-20G-1 существовало два подхода. Все упомянутые выше переделанные «Жучки» исходили из предложений НИИ ВВС, отстаивавшего максимальный переход на отечественные пулеметы. А вот НИИ авиационного вооружения (НИИ АВ) ВВС предлагал, наоборот, заменить установки, но оставить американские пулеметы. Это мотивировалось желанием унифицировать снабжение запасными частями и боеприпасами. По схеме НИИ АВ в носу оставляли четыре 20-мм пушки и один 12,7-мм «Кольт-Браунинг». Снятый пулемет монтировали на ЛУ Пе-2 в задней кабине, а такой же верхний переставляли на турель УТК-1. Этот вариант одобрил и 3 сентября утвердил главный инженер ВВС, но большая часть переделок все-таки выполнялась по схеме НИИ ВВС.

С середины 1943 г. на фронте началась постепенная замена более ранних вариантов A-20 на тип G. Тем не менее, в строю оставались и более ранние варианты, включая Б-3. Так, в неоднократно упоминавшейся ранее 221-й дивизии на 31 декабря 1943 г. числились четыре старых Б-3 (из них один с двойным управлением – УБ-3), 44 A-20B, 11 A-20C и всего шесть A-20G. Незадолго до этого в данной дивизии один А-20Ж пропал без вести на боевом задании, а второй потерпел катастрофу при взлете ночью. Но уже к середине 1944 г. «Жучок» стал самой массовой модификацией «Бостона», как у нас обычно продолжали называть все машины этого семейства, в советских ВВС.

Поставка самолетов серии G-20 и более поздних нормализовало ситуацию с оборонительным вооружением. Теперь оно считалось вполне адекватным. Немудрено – турелей, подобных «мартиновской», у нас не делали. Один из A-20G-20 проходил испытания в НИИ ВВС в октябре 1943 г. и заслужил высокую оценку.



A-20G, переделанный в Советском Союзе в учебный самолет с двойным управлением

В Советском Союзе «Бостоны» успешно прослужили до самого конца войны. Они участвовали во всех крупных операциях завершающего периода – Белорусской, Ясско-Кишиневской, Восточно-Прусской и многих других, воевали в небе Польши, Румынии, Чехословакии, Германии. В августе 1944 г. 221-я и 132-я дивизии действовали в Польше. Противник упорно сопротивлялся. Так, при налете на опорный пункт немцев в Дембе под Варшавой 221-я дивизия потеряла 14 бомбардировщиков и 43 человека летного состава. Бомбы с A-20G помогли остановить немецкое контрнаступление в Венгрии: в том, что более половины всех танков было уничтожено авиацией, есть и их существенный вклад. Во время Венской операции одна только 244-я авиадивизия уничтожила 24 танка и бронетранспортера, 13 складов, 8 мостов и переправ, 886 автомашин и большое количество живой силы.

В апреле 1945 г. «Бостоны» появились пол Берлином. 221-я дивизия работала в полосе наступления 8-й армии, в частности, она поддерживала штурм Зееловских высот. 57-й полк летал даже в условиях плохой видимости, когда самолеты других частей стояли на земле. 23 экипажа, невзирая на низкую сплошную облачность, разбомбили артиллерийские и минометные батареи у Гелесдорфа. 22 апреля советские «Бостоны» впервые сбросили бомбы на Берлин. На следующий день звено лейтенанта Гадючко разрушило переправу через Шпрее.

На 1 мая 1945 г. советские ВВС располагали 935 «Бостонами».

Более двух третей из них являлись машинами модификации G. Но следует указать, что значительная часть «Бостонов» перешла в морскую авиацию, о чем будет рассказано далее.

В Европе наши летчики последний боевой вылет, по-видимому, совершили 13 мая 1945 г., уже после капитуляции Германии: самолеты 449-го полка бомбили части 6-й и 8-й немецких армий в Австрии.

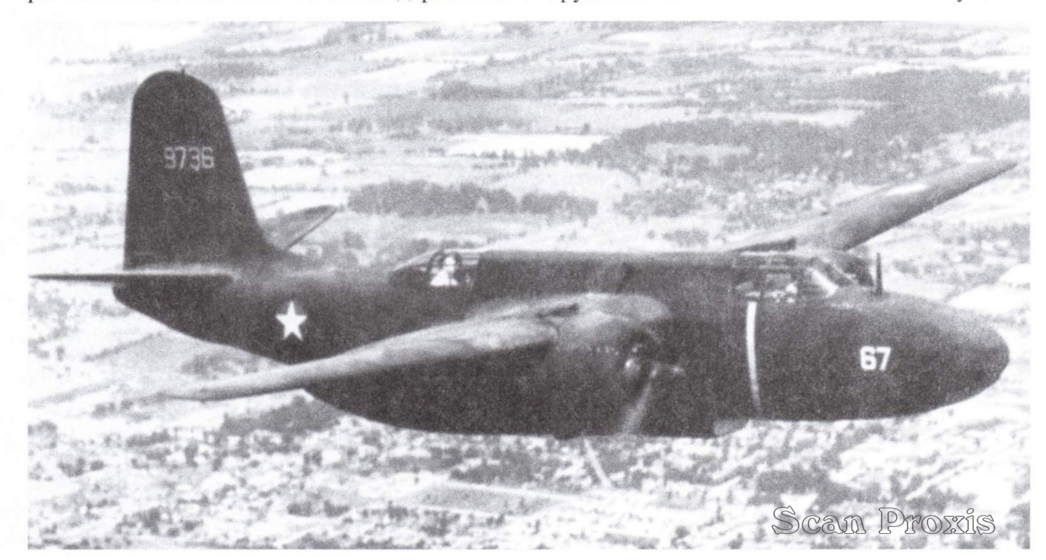
НОЧНОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ ПО-АМЕРИКАНСКИ

В США до войны специализированных ночных истребителей не было. Восполнять пробел решили на английский манер – переделав скоростной двухмоторный бомбардировщик. При этом внимательно изучили британский опыт доработки «Бостонов» в «Хэвоки».

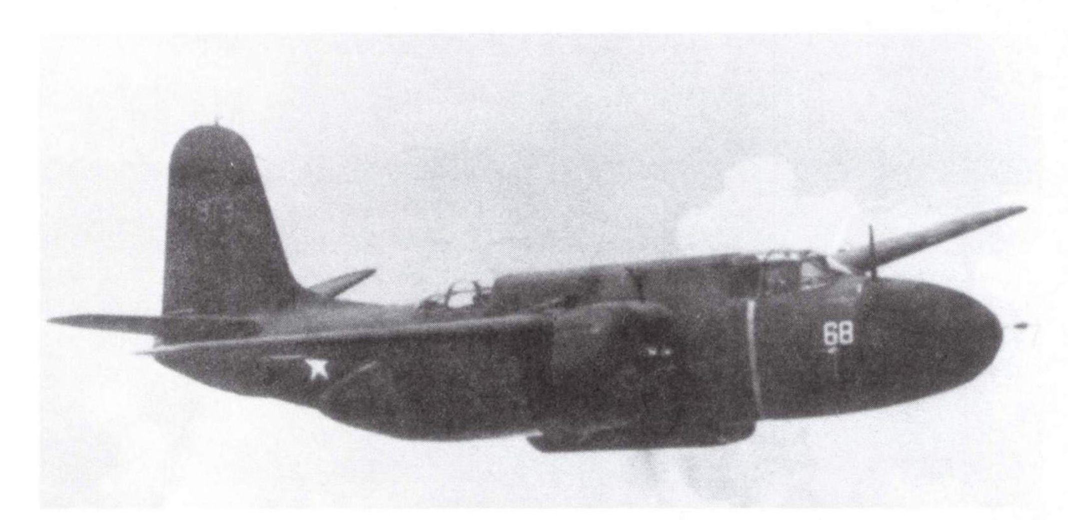
Истребительному варианту А-20 присвоили обозначение Р-70; опытный образец его, соответственно, именовался ХР-70. Специально строить его не стали, а подвергли переделке единственный построенный А-20 с турбонаддувом. Турбонагнетатели сняли, моторы заменили на R-2600-11. Бомбодержатели и оборонительное вооружение демонтировали. Самолет получил новую неостекленную носовую часть без штурманской кабины; самого штурмана тоже не предусматривалось. За неимением собственного, истребитель оснастили английским радиолокатором AI Mk IV, таким же, как на «Хэвоках». И расположение антенн было практически аналогичным: передающая стреловидная в самом носу фюзеляжа и приемные по бортам у кабины и на левом крыле. Экипаж, как и у англичан, состоял из пилота и радиооператора; последний размещался в задней кабине. А вот вооружение от английского «Хэвока» сущест-



Первый Р-70 с контейнером, в котором размещены четыре 20-мм пушки



Первый экземпляр Р-70 в полете



Второй экземпляр Р-70 после установки под фюзеляжем контейнера с четырьмя 20-мм пушками

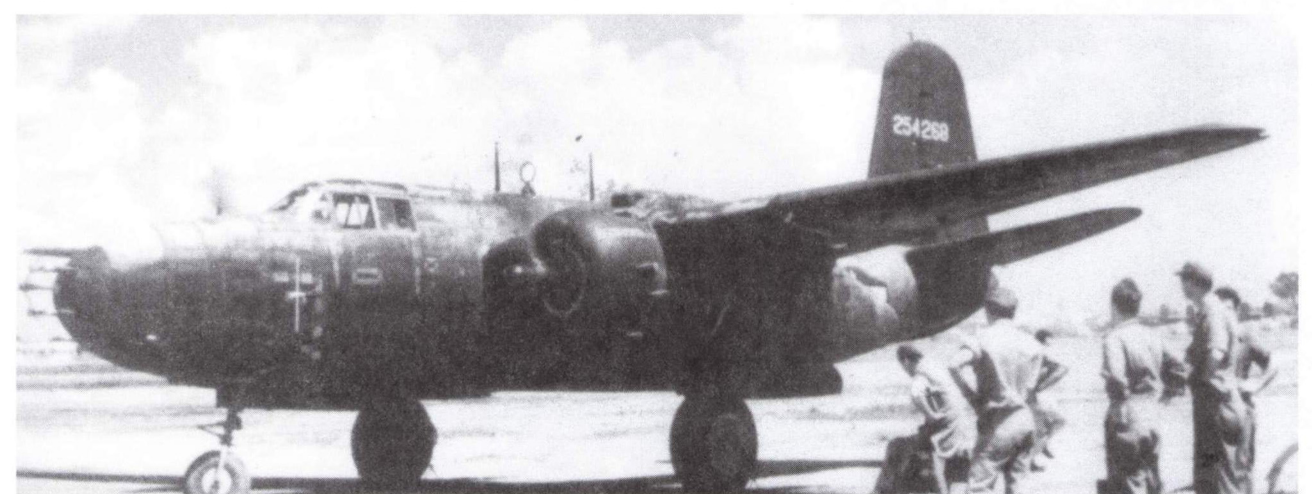
венно отличалось, более напоминая британские же «интрадеры». Под бывшим бомбоотсеком разместили плотно прилегающую гондолу с четырьмя 20-мм пушками; боезапас составлял 60 патронов на ствол. Пушечное вооружение позволяло открывать огонь с больших дистанций и эффективнее бороться с бомбардировщиками, в том числе с имевшими бронезащиту.

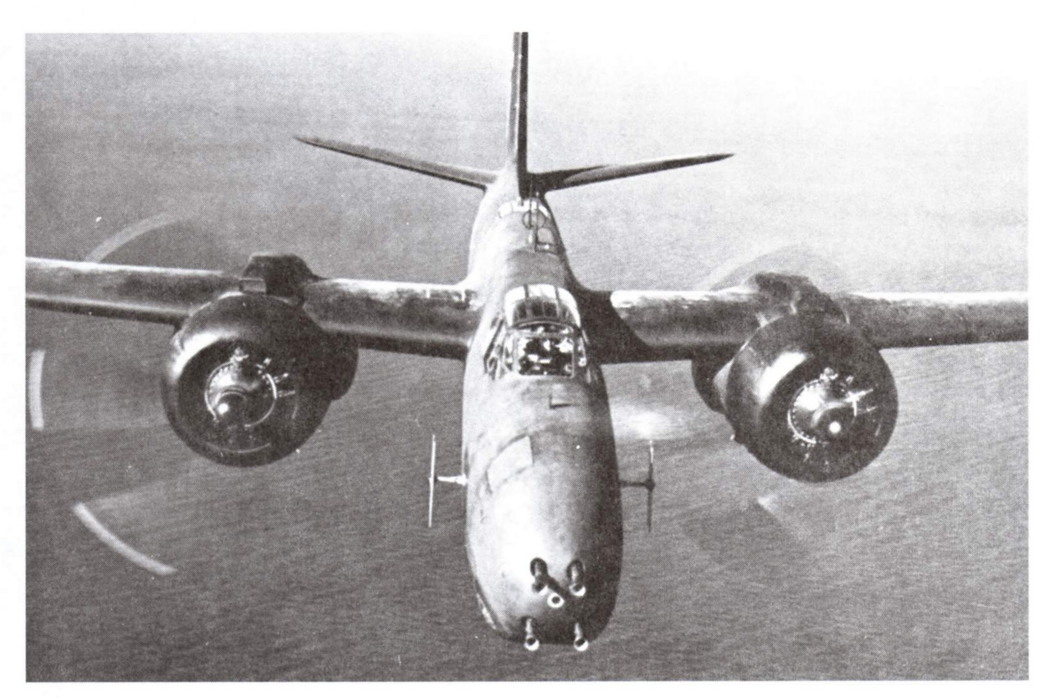
На испытаниях ХР-70 показал максимальную скорость 526 км/ч и практический потолок 8600 м. Первое было приемлемо, второе – не очень, но выбора у американского командования тогда не было. Р-70 запустили в серийное производство. У «Дуглас» имелся заказ на самолеты А-20, который был приостановлен, но не отменен. Вот в счет этого контракта фирме предложили собрать 59 серийных Р-70 «Найтхок». Первый из них сдали военным в апреле 1942 г.

В 1943 г. аналогичный вариант, Р-70А-1, был сделан на базе А-20С. Он отличался усовершенствованной РЛС и тем, что в подфюзеляжной гондоле пушки заменили крупнокалиберными пулеметами. Существовали два подварианта по вооружению – с шестью и восемью пулеметами. Гондола в обоих случаях была одинаковой, с шестью пулеметами, просто два штатных пулемета в носовой части либо оставляли, либо демонтировали, чтобы немного снизить вес. На Р-70А-1 устанавливались моторы R-2600-23. Всего таких машин выпустили 39. Позже некоторые Р-70 доработали по типу Р-70А-1.

Существовало еще несколько модификаций Р-70, которые либо являлись экспериментальными, либо предназначались для использования только в учебных целях и на фронте практически не были. Р-70А-2 – это переделанные А-20G. От типа А-1 они отличались сохранением «родного» вооружения из шести крупнокалиберных пулеметов в носовой части фюзеляжа. Аппаратура РЛС находилась в бомбоотсеке и частично в задней кабине. В США изготовили 65 таких машин, еще семь подобных – в мастерских в Брисбэ-

Этот Р-70 переделан из А-20G в Австралии и отличается от машин американской постройки по размещению антенн





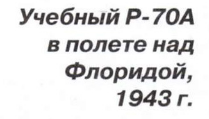
Р-70А-2 в полете

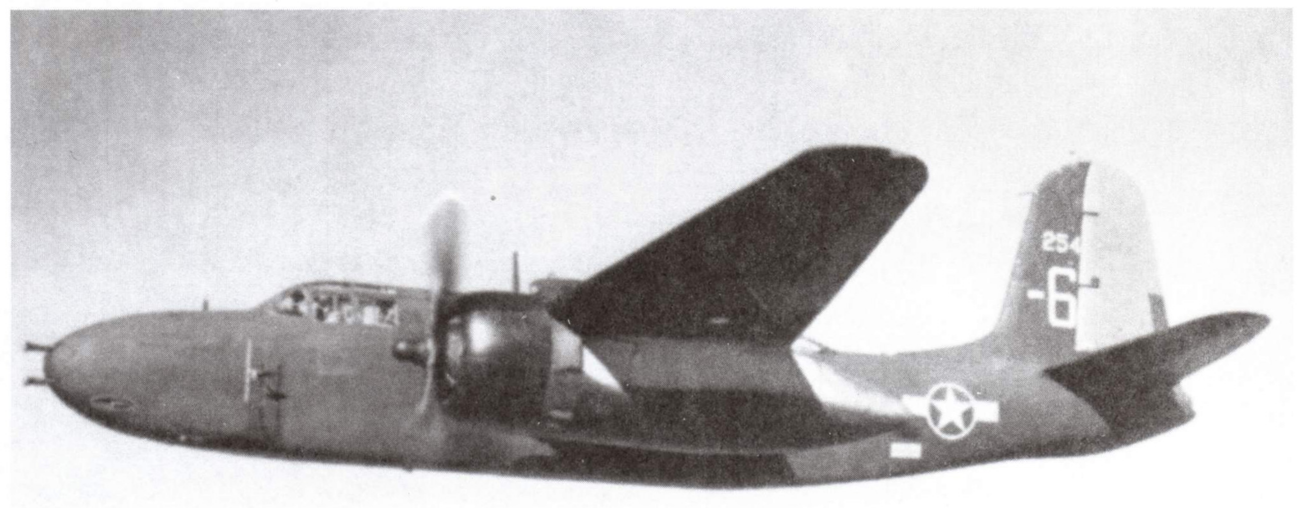
не, в Австралии. Последние поступили в 419-ю эскадрилью. На них стояли английские РЛС, а оборонительное вооружение демонтировалось. Машины, эксплуатировавшиеся в учебных частях в Америке, зачастую летали и без вооружения, и без радиолокатора. Но несколько Р-70А-2 отправились на тихоокеанский театр в составе 6-й эскадрильи ночных истребителей.

Часть Р-70 поступила в школу, готовившую экипажи для ночных истребителей; она размещалась в Орландо во Флориде. Но большинство импровизированных истребителей досталось 481-й группе боевой подготовки; не удивительно – в нее входило 19 эскадрилий.

Четыре эскадрильи, вооруженные Р-70, в 1943 г. отправили в Северную Африку. Но там они на этих машинах почти не летали – англичане предоставили американцам свои более совершенные «Бофайтеры»; у них и со скоростью, и с потолком все было в порядке. Лишь в 427-й эскадрилье к моменту перебазирования в Италию еще сохранилось немного Р-70, но воевать им там не пришлось – из США поступили новые ночные истребители Р-61.

На Тихом океане действовали три эскадрильи ночников. 6-я эскадрилья под командованием майора С. Уортона получила 25 машин в ноябре 1942 г. на Гавайских островах. Ее парк состоял из Р-70А-1 и нескольких Р-70А-2. 18 февраля 1943 г. шесть наиболее





Учебный Р-70А в полете над Флоридой, 1943 г.

подготовленных экипажей отряда «В» вместе с самолетами отправили на Гуадалканал. Там ночные истребители разместили на аэродроме Хендерсон-филд. Вскоре «Найтхоки» стали совершать вылеты на перехват одиночных японских ночных бомбардировщиков. Но достигнуть успеха долго не удавалось. Пока Р-70 набирал высоту и выходил на нужную позицию, вражеский самолет успевал уйти. А иногда экипаж перехватчика никак не мог найти цель. Лишь 19 апреля капитану Э. Беннету удалось подобраться к противнику достаточно близко, чтобы открыть огонь. Атака прошла удачно: большой двухмоторный бомбардировщик G4M загорелся и упал в море. Это была первая победа американского ночного истребителя.

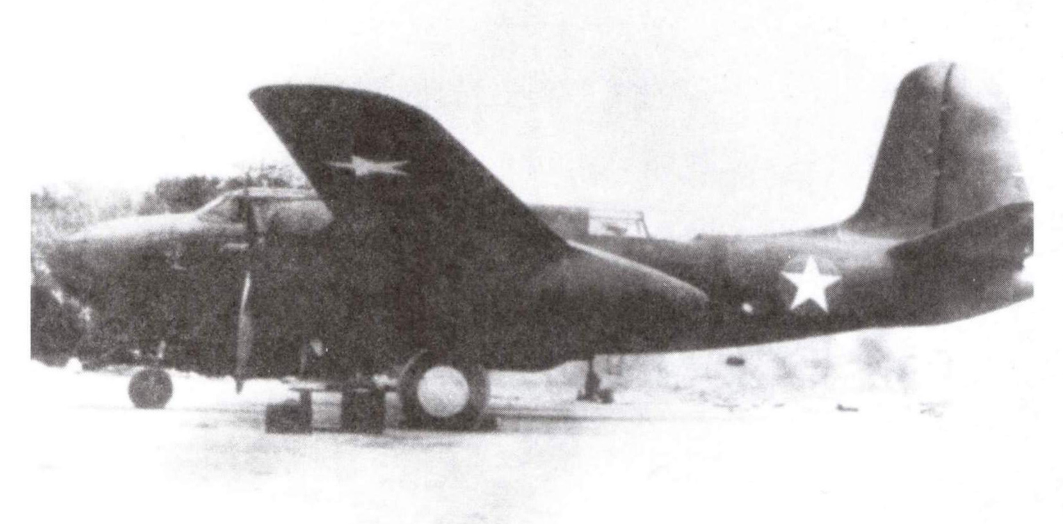
15 июня на Гуадалканал прибыли еще пять завершивших обучение экипажей и четыре самолета. Но действия эскадрильи по-прежнему оставались малоэффективными. Ситуация изменилась только после получения из США истребителей Р-38 в варианте ночного перехватчика. Они быстро довели боевой счет части до пяти уничтоженных машин противника.

Другая часть 6-й эскадрильи, отряд «А», попала на Новую Гвинею. 19 марта 1943 г. ее шесть самолетов выгрузили в Порт-Морсби на Новой Гвинее. Этот город являлся основной базой снабжения союзных войск на острове и японская авиация бомбила его днем и ночью. Р-70 отряда «А» поодиночке вылетали на патрулирование над окрестностями Порт-Морсби. В ночь на 15 мая экипаж из пилота лейтенанта В. Адамса и радиооператора П. Ди Лаббио обнаружили двухмоторный бомбардировщик Ки.21 и сбили его. Это была вторая и последняя победа, одержанная на Р-70.

В августе 1943 г. отряд «А» переподчинили 418-й эскадрилье ночных истребителей. К этому времени тактика японцев изменилась. В ночных налетах они стали использовать не большие двухмоторные бомбардировщики, а маленькие бипланы. Такую цель было гораздо труднее найти с помощью радиолокатора. Однако 16 сентября в условиях плохой видимости (при густой облачности) экипаж лейтенанта Дж. Бранднера засек отметку на экране и в итоге вышел на небольшой поплавковый самолет. Р-70 сделал несколько заходов на обстрел и, по докладу летчика, нанес противнику серьезные повреждения. Японец ушел вниз, в облака, и исчез из виду. Предполагали, что он упал где-то в джунглях, но ни самого падения, ни обломков никто не видел. Поэтому американским летчикам победу не засчитали, хотя похвалили за удачный перехват.

До конца года самолеты эскадрильи вели патрулирование по ночам в районах Дободуры, Фишхафена и острова Кирвина. Но японские самолеты им больше не попадались, поэтому летчики стреляли по всем целям, обнаруженным на земле.

В период действий на Новой Гвинее 418-я эскадрилья потеряла один Р-70, который в конце декабря 1943 г. из-за израсходования всего запаса горючего совершил вынужденную посадку близ Таунсвилля.



Р-70 из отряда «В» 6-й эскадрильи ночных истребителей на Гуадалканале



Р-70В-1 был доработан из А-20G-10 и оборудован радиолокатором SCR 720 в носовой части фюзеляжа

15 ноября на Гуадалканал доставили 419-ю эскадрилью. По разным источникам, она располагала 12 – 15 самолетами. К этому следует добавить отряд «В» 6-й эскадрильи, который в то время насчитывал три Р-70 и шесть Р-38. Но к этому времени японцы прекратили беспокоящие налеты по ночам. Чтобы техника не простаивала зря, ночные истребители попробовали использовать для штурмовки вражеских позиций в темное время суток. Первый такой вылет 419-я эскадрилья совершила 10 декабря 1943 г.; самолеты обстреляли аэродром Бонис на острове Бугенвиль. Боевых потерь за всю войну эта часть не имела. Единственный Р-70, исключенный из списков, врезался в воду при учебной атаке на японский корабль, затонувший у Буны; экипаж истребителя погиб.

4 января 1944 г. в бухте Милн на Новой Гвинее выгрузилась 421-я эскадрилья ночных истребителей. В ее составе имелись четыре Р-70. Поскольку японцы в воздухе не появлялись, самолеты использовали как штурмовики. С 16 февраля они атаковали опорные пункты противника, мосты, людей и транспорт на дорогах, небольшие суда у побережья.

По мере продвижения войск союзников базы ночных истребителей менялись. Так, одно из подразделений разместили на острове Сайдор, где американская морская пехота добивала остатки японского гарнизона, другое – на Вакде, где тоже шли бои. 5 июня японская морская авиация отбомбилась по аэродрому на Вакде. В налете участвовали несколько бомбардировщиков G4M. Им удалось уничтожить два «Найтхока» и около 30 других американских самолетов. Один Р-70 в это время находился в воздухе, возвращаясь с патрулирования. Его пилот лейтенант Ф. Мотта попытался осуществить перехват. Но японцы находились значительно выше. При наборе высоты на полном газу Мотта перегрел двигатели и ему пришлось совершить вынужденную посадку в Холландии.

В общем, хорошего ночного истребителя из А-20 не получилось. Даже специально доработанные машины более успешно действовали в качестве штурмовиков.

Существовало еще несколько модификаций «Найтхока», являвшихся экспериментальными или предназначавшимися для учебных целей. Так, Р-70В-1 существовал в единственном экземпляре. Носовую часть у него занимал спрятанный под обтекателем радиолокатор SCR 720, работавший в сантиметровом диапазоне. Носовая часть у этой машины была заметно короче, чем у обычного бомбардировщика А-20G-10, из которого он был доработан и имела другие очертания. Вооружение, шесть 12,7-мм пулеметов, перенесли в наплывы по бокам у кабины пилота – по три с каждого борта.

Р-70В-2 предназначались для подготовки радиооператоров и тренировки в перехвате с применением РЛС. Радиолокаторы могли ставиться двух типов: SCR 720 и SCR 729. Оба размещались под обтекателем в коротком, более «тупом», носу. Вооружение – шесть или восемь 12,7-мм пулеметов в подфюзеляжной гондоле, монтировалось не всегда. Всего появилось 105 Р-70В-2. Некоторые из них были переделаны не из А-20G, а из А-20J, описанного далее, и сохраняли турель «Мартин».

Разные варианты Р-70 эксплуатировались в летных школах и учебных частях до самого конца войны. На них проходили подготовку экипажи для ночных перехватчиков Р-61. Учебные самолеты иногда именовались ТР-70А и ТР-70В.

«ЕРШИ» ПОЛКОВНИКА КУЗНЕЦОВА

Идея переделки А-20 в ночной истребитель возникла и в Советском Союзе. В начале войны оказалось, что тяжелых истребителей с большим радиусом действия у нас нет. В августе-сентябре 1941 г. в производство поспешно запустили Пе-3 – модификацию пикирующего бомбардировщика Пе-2. Он оказался недостаточно быстроходным и маневренным, слабо вооруженным и защищенным, по всем показателям уступая более легкому немецкому двухмоторному истребителю Мессершмитт Bf 110. Да и строили Пе-3, а затем его усовершенствованный вариант Пе-3бис, в незначительных количествах – в те годы гораздо важнее было насытить ВВС современными фронтовыми бомбардировщиками.

Когда в СССР в марте 1942 г. начали поступать первые Б-3, то их в первую очередь бросили на фронт для восполнения потерь ближней бомбардировочной авиации. Но уже к осени того же года возникла мысль использовать их и как тяжелые истребители. Основания для этого имелись.

По скорости ранние модификации А-20 превосходили Пе-2 и Пе-3. «Бостону» легко давались глубокие виражи, он свободно летал на одном моторе. Американский самолет был прост и легок в управлении, послушен и устойчив. Взлет и посадка на нем выполнялись куда проще, чем на склонном «козлить» Пе-2; это было важно для ночных полетов.

В общем, «Бостон» в качестве истребителя не годился для борьбы с истребителями противника, но вполне подходил для перехвата немецких бомбардировщиков, особенно ночных – тихоходных и неуклюжих. Вооружение, правда, было слабовато. Лишь на А-20G секундный залп неподвижного направленного вперед оружия достиг необходимого уровня.

Первые три Б-3 передали в ПВО Москвы в октябре 1942 г. В январе-июне следующего года в НИИ ВВС прошел испытания Б-3 в варианте ночного истребителя с РЛС «Гнейс-2» метрового диапазона. Эту машину, названную «Пират», переделали на заводе № 81 в подмосковном Монино. От обычного бомбардировщика она отличалась также пушечной установкой в носу, дополнительными бензобаками в бомбоотсеке и перенесением места штурмана в кабину стрелков.

Заводские испытания проводил на Центральном аэродроме в Москве в сентябре экипаж капитана Г.А. Осипова. Когда они уже близились к концу, машина попала в аварию: в нее врезался руливший Ил-4, который пилотировал В.К. Коккинаки. У него отказали тормоза. Вопрос решили полюбовно: ильюшинцы за одну ночь заменили хвостовое оперение истребителя, порубленное винтом самолета Коккинаки, а составленный акт он лично порвал в клочки. Заводские испытания благополучно закончили и в конце сентября перегнали машину под Свердловск, на аэродром Кольцово, где тогда находился НИИ ВВС.

Там испытывал машину экипаж майора Сахарова. Дальность обнаружения вражеско-



Б-3, оборудованный советской РЛС «Гнейс-2», во время испытаний в НИИ ВВС, аэродром Кольцово, 1943 г.

го самолета у «Гнейса» составляла всего 3,5 – 4 км, поэтому предполагалось, что на цель перехватчик будет выводить офицер наведения по данным наземных РЛС.

Однако, в целом в ПВО «Бостонов» попало немного. В мае 1943 г. командование истребительной авиации ПВО попросило НКАП срочно переделать по образцу «Пирата» семь самолетов, а затем еще 20. Но перегруженный заказами завод № 81 от работы отказался. В итоге к 1 мая 1945 г. в ПВО имелось всего шесть подобных машин.

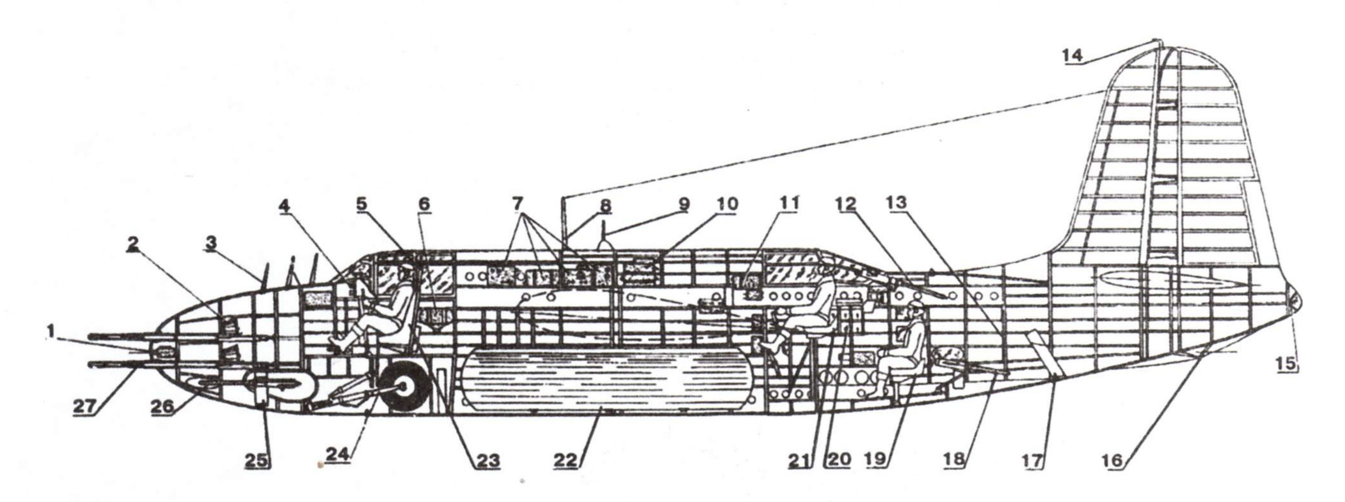
Как ни странно, подавляющее большинство тяжелых ночных истребителей передали Авиации дальнего действия. В июле 1943 г. начала формироваться 56-я авиадивизия истребителей дальнего действия в составе двух полков – 45-го и 173-го. Командовал ей полковник Кузнецов. Для этих целей на заводе № 81 в Монино переоборудовали партию A-20G-1. В бомбоотсеке теперь стоял дополнительный бензобак на 1036 л, увеличивавший продолжительность полета до восьми часов. Экипажи истребителей состояли из трех человек – пилота, радиста и штурмана, сидевшего вместе с радистом. Сама РЛС частично располагалась за местом пилота, частично – у стрелка-радиста, теперь именовавшегося радиооператором. Интересно, что крупнокалиберный пулемет в задней кабине сохранили. Антенны устанавливались сверху на носовой части фюзеляжа и на крыльях. За торчащие антенны самолеты получили прозвище «Ерши».

Каждый полк получил по 32 A-20G-1. Подготовка к боевым операциям велась на аэродроме Ряжск под Рязанью. Но уже в октябре 1943 г. одну из эскадрилий 173-го полка перебросили в район Конотопа для прикрытия железных дорог. Но действия эскадрильи оказались крайне неэффективны. Недостаточное освоение новой техники не позволило достичь не только воздушных побед, но даже сколь-нибудь удачных попыток перехвата ночных бомбардировщиков. Эскадрилью вернули назад.

Лишь в мае 1944 г. сочли, что 173-й полк достиг боевой готовности и отправили его под Орел. 45-й полк перевели к фронту в августе, он расположился под Минском. Сначала летали и днем, и ночью, а потом – только ночью.

Дивизии ставилась задача прикрытия железнодорожных узлов Минск, Гомель, Калиновичи, Унеча, Новозыбков. Но никакими боевыми успехами «Ерши» похвастаться не могли. За четыре месяца 1944 г. самолеты 45-го полка всего четыре раза атаковали врага, да и то безуспешно.

Так, 11 сентября младший лейтенант Зенин вышел на цель, идущую на встречном курсе. В последний момент он увидел мчащийся на него бомбардировщик He 111 и все-таки успел открыть огонь. Пока A-20 раз-



Компоновка A-20G-1 с радиолокатором «Гнейс-2»:
1 – фотокинопулемет; 2 – магазины пушек; 3 – излучающие антенны РЛС; 4 – приборная доска; 5 – бронеспинка; 6 – кислородный баллон; 7 – блоки РЛС; 8 – радиомачта; 9 – рамка радиокомпаса; 10 – радиостанция SCR-27A; 11 – визир и пульт управления РЛС; 12 – 12,7-мм пулемет; 13 – задняя бронеплита; 14 – ПВД; 15 – хвостовой навигационный огонь; 16 – хвостовая пята под обтекателем; 17 – пусковая труба осветительной ракеты; 18 – 7,62-мм пулемет; 19 – сиденье штурмана; 20 – запасные короба с патронами; 21 – сиденье радиооператора; 22 – дополнительный бензобак; 23 – кресло летчика; 24 – носовая стойка шасси (полетное положение); 25 – патронный ящик; 26 – 12,7-мм пулемет; 27 – 20-мм пушка

ворачивался, немецкий самолет ушел за пределы допустимой дальности «Гнейса» и бесследно пропал.

Причин неудач было много. Это и низкие характеристики, и малая дальность действия станции «Гнейс-2», ее невысокая надежность, отсутствие развитой сети наземных РЛС и слабая подготовка операторов наведения. Немцы и англичане проходили эту первую стадию освоения тактики ночного перехвата еще в 1940 г., а четыре года спустя обладали превосходно отлаженной системой обнаружения целей и высококвалифицированными экипажами и руководителями полетов. У нас же всему этому только начинали учиться и, как водится, учились на собственных ошибках. Особо следует отметить, что летчиков для 45-й дивизии набирали в бомбардировочной и транспортной авиации, опыта воздушных боев в качестве истребителей они не имели.

Некоторых успехов достигли лишь в марте 1945 г. под Бреслау (ныне Вроцлав в Польше), когда дивизию принял уже третий командир – полковник Б.В. Бицкий. Немцы пытались снабжать окруженную группировку своих войск по воздуху. Днем им летать было трудно, поскольку советская авиация уже господствовала в небе. Грузы доставлялись в основном на десантных планерах. Вот на них и стали охотиться «Ерши». Результаты: 246 самолето-вылетов, из них 13 – с воздушными боями. Сожгли три планера и два буксировщика He 111H – оба самолета уничтожил экипаж капитана Казнова. В ряде случаев при атаке ночными истребителями тянувшие планеры самолеты отцепляли буксирный трос, и планеры вместе с людьми и грузами вынужденно садились в расположении советских войск. Гарнизон Бреслау капитулировал 7 мая. 45-я дивизия закончила войну в городе Бриг в Германии (ныне Бжег в Польше).

Морская авиация вслед за ВВС тоже пожелала иметь собственные тяжелые ночные истребители для прикрытия береговых баз. Первую партию РЛС «Гнейс-2» флоту поставили в начале 1944 г. Монтировать их решили тоже на A-20G – у моряков их было много. В марте 1944 г. на Черноморском флоте появилась 39-я эскадрилья ночных истребителей. Базировалась она первоначально на кавказском побережье, куда перебрался флот после потери Крыма. Но работы для ночников там не нашлось: немцы, оттесненные на запад, уже редко посылали свои самолеты к Поти и Новороссийску. Поэтому истребители решили использовать в роли разведчиков. 6 апреля состоялся первый полет «Бостона» с РЛС на разведку портов южной части Крыма. Впоследствии выполнили еще несколько таких полетов.

Позднее, в июне, A-20G с «Гнейсами» пытались применить для поиска подводных лодок ночью. Поздно вечером 24 июня один самолет отправился патрулировать море в районе Новороссийска, но из-за грозы вскоре вернулся. 26 – 28 июня решили проверить, а насколько реально обнаружить субмарину с ночного истребителя. Подводная лодка М-54 в надводном положении двигалась по маршруту Поти – Новороссийск – Туапсе. Лишь на третью ночь ее удалось найти с самолета.

«Бостоны» и дальше пытались по ночам искать вражеские подлодки. Для этих операций специально выделили два самолета. Но никаких успехов они не достигли. Предназначенный для поиска воздушных целей «Гнейс-2» не позволял выявить объект на фоне отражений от поверхности моря. Чтобы выявить рубку подводной лодки, летчикам приходилось буквально «прижиматься» к воде. С высоты более 200 м субмарина не различалась. Эти дефекты позднее частично устранили в РЛС «Гнейс-2М», специально предназначавшейся для морской авиации. Но ее ставили на разведчики и торпедоносцы, а не на истребители.

После освобождения Крыма 39-ю эскадрилью перевели в Саки, где она совмещала функции ПВО с патрулированием западной части Черного моря.

На A-20G испытывались более и совершенные радиолокаторы «Гнейс-3» и «Гнейс-5». На самолетах 45-й дивизии в боевых условиях под Бреслау опробовалась система телевизионного наведения РД-1. На экран устройства в кабине истребителя транслировалась с поста наведения телевизионное изображение индикатора наземной РЛС, наложенное на карту местности с указанием положения перехватчика и его цели. Система РД-1 показала себя весьма надежной и эффективной. В той же 45-й дивизии экспериментировали с наведением ночных истребителей с летающих командных пунктов – специально оборудованных транспортных самолетов С-47, оснащенных радиолокаторами (имелись две такие машины).

Для борьбы с вражескими ночными бомбардировщиками порой привлекались «Бостоны» бомбардировочных полков. Под Шахтами летом 1943 г. за немецкими самолетами охотились летчики 10-го гвардейского полка.

«Бостоны» летали к немецким аэродромам, дожидались, пока возвращающиеся самолеты зажгут опознавательные огни и обстреливали их из темноты при заходе на посадку. За июль-август П. Бочин добился таким образом трех воздушных побед на бомбардировщике. Аналогичным образом было организовано прикрытие советских войск под Керчью в январе 1944 г. полками 132-й дивизии. В ночь с 26 на 27 января летчик Тимотченко на Б-3 сорвал прицельное бомбометание группы самолетов Хейнкель Не 111. Так как опыта воздушных боев у него было мало, он открыл огонь со слишком большой дистанции и сбить немецкую машину не смог, но заставил врагов поспешно сбросить бомбы и удрать.

На море «Бостоны» частично восполняли нехватку истребителей большого радиуса действия. Они прикрывали конвои и отдельные корабли в открытом море, сопровождали бомбардировщики и торпедоносцы. Скорости и огневой мощи A-20G вполне хватало, чтобы атаковать вражеские бомбардировщик или гидросамолет. 10 октября 1944 г. североморец лейтенант Аминьев сбил на «Бостоне» немецкую трехмоторную летающую лодку BV 138. А на Черном море Б. Маслов в августе 1943 г. спикировал на истребитель FW 190 и поджег его.

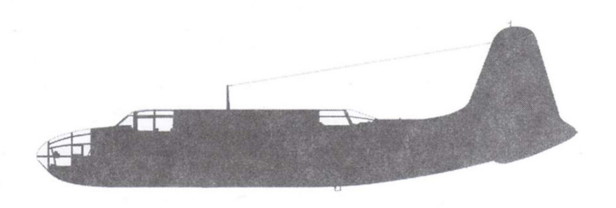
Особую роль выполняли полки ночных охотников-блокировщиков дальнего действия, входившие в корпуса АДД. Это был советский аналог английских «интрадеров». 112-й (впоследствии 26-й гвардейский) полк ночных охотников-блокировщиков дальнего действия, вооруженный A-20G, действовал под Ленинградом и Брестом, где обеспечивал действия соединений дальних бомбардировщиков, блокируя аэродромы ночных истребителей. В апреле 1944 г. полк участвовал в налете на Констанцу: его самолеты атаковали близлежащие румынские аэродромы и подавляли средства ПВО.

В 113-м (впоследствии 27-м гвардейском) полку подполковника Дедова-Дзядушинского заслуженной славой охотника за вражескими самолетами пользовался капитан Крапива. Его хорошо натренированный экипаж подкарауливал немецких летчиков при заходе на посадку и обрушивал на них огонь из всех стволов.

В одном из вылетов Крапиве удалось уничтожить сразу два немецких самолета. Первого он сбил очередью из носовых пулеметов, а затем пристроился к другому – его поджег стрелок из нижнего пулемета.

В распоряжении летчиков были не только пушки и пулеметы, но и реактивные снаряды РС-82, подвешенные под крыльями. Чаще всего их выпускали по самолетам на стоянках, но вот в том же апреле 1944 г. ими штурмовали по ночам немецкие суда, вывозившие войска из Севастополя.

Для штурмовых ударов в Советском Союзе один из «Бостонов» оснастили оригинальной подфюзеляжной батареей АКАБ. В бомбоотсеке монтировались две 20-мм пушки ШВАК и два 12,7-мм пулемета УБК. Их боезапас (440 патронов и 340 снарядов) размещался в бывшей кабине стрелка-радиста. Экипаж состоял из двух человек: пилота и штурмана. Электромеханические приводы отслеживали положение выбранной цели и позволяли эффективно поражать ее даже при быстром перемещении самолета. Испытания АКАБ на A-20G-1 проходили весной 1944 г., а летом систему передали уже на войсковые испытания в 27-й гвардейский полк блокировщиков. В ночь на 28 июня этот «Бостон», управляемый упоминавшимся ранее капитаном Крапивой, участвовал в налете на аэродром в Барановичах. Он поджег два немецких самолета, прежде чем сам был поврежден зенитной артиллерией. После этого предписали вооружить АКАБ шесть A-20G, но это решение, по видимому, не было выполнено.



ОТ A-20H ДО A-20K

Как уже говорилось, существенным недостатком A-20G как бомбардировщика, было отсутствие места для штурмана. Но пилоту без штурмана не всегда было легко ориентироваться на местности, да и прицеливаться при бомбометании стало сложнее. При сбросе бомб с горизонтального полета прицеливание стало практически невозможно. С «Хэвока» бомбили, как с истребителя: либо с малой высоты бомбами со взрывателями замедленного действия или с парашютами, либо с пологого пикирования (большие углы A-20 были недоступны из-за малых запасов прочности). Уже со средних высот попасть таким образом в цель крайне трудно.

В Советском Союзе, как уже говорилось, прибегли к массовой переделке машин для размещения штурманов с необходимыми приборами и бомбовыми прицелами. Американцы тоже пробовали вариант с кабиной штурмана, выделив ему место за счет задней кабины и бомбоотсека, но, видимо, сочли его неудачным. Действительно, обзор оттуда плохой и штурману работать неудобно.

Выбрали другой путь – ввести специальный самолет-лидер, который будет вести группу бомбардировщиков и обеспечит точное прицеливание. Группа же будет бомбить залпом или серией по сигналу с лидера.

Почти одновременно с A-20G начали выпуск модификации A-20J. Она отличалась новой носовой частью с местом штурмана. Передняя кабина теперь заканчивалась отлитым зацело удлиненным прозрачным носком без переплетов, из-за чего общая длина самолета немного (на 180 мм) увеличилась. Кабину начинили самым совершенным по тому времени оборудованием, включая отличный гиростабилизированный бомбовый прицел Норден М-15. Моторы были те же, что у A-20G – R-2600-23. Вооружение складывалось из двух 12,7-мм неподвижных пулеметов внизу по бортам штурманской кабины, турели «Мартин» с двумя стволами того же калибра и 12,7-мм пулемета в люке в полу задней кабины. Бомбовая нагрузка соответствовала последним сериям A-20G – 1800 кг.

В строевые части лидеры стали поступать с конца 1943 г. В американской авиации A-20J придавались всем частям, вооруженным A-20G, примерно из расчета один на звено. Использовались они и самостоятельно – как разведчики или при выполнении заданий, требовавших очень точного бомбометания.



A-20J из 410-й бомбардировочной группы на одном из аэродромов Англии



А-20Н-10 на аэродроме

Несколько А-20J без вооружения использовались как скоростные штабные транспортные самолеты под обозначением СА-20J. Четыре-пять пассажиров располагались в тесноте в бывшей кабине стрелка-радиста.

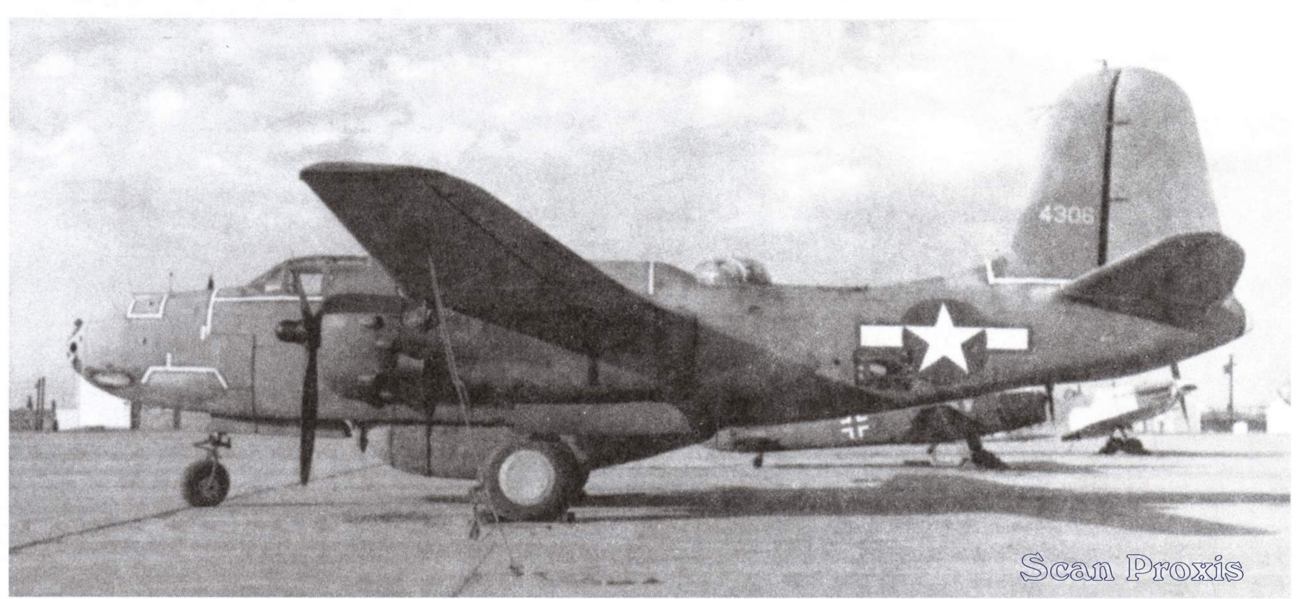
Вместе с А-20G и А-20J в завершающей фазе войны приняли участие и их «младшие братья» – А-20Н и А-20К, неотличимые от них внешне, но оснащенные более мощными моторами R-2600-29, форсированными до 1850 л.с., что несколько увеличило скорость. По сравнению с А-20G все остальные модификации строились в небольшом количестве: А-20J – 450 экземпляров, А-20Н – 412, А-20К – 413. А-20Н и А-20К стали последними представителями этого семейства, на них эволюция «Хэвока» закончилась. Последний А-20К был сдан в Санта-Монике 20 сентября 1944 г. Место на конвейерах фирмы «Дуглас» заняли новые машины того же назначения – А-26.

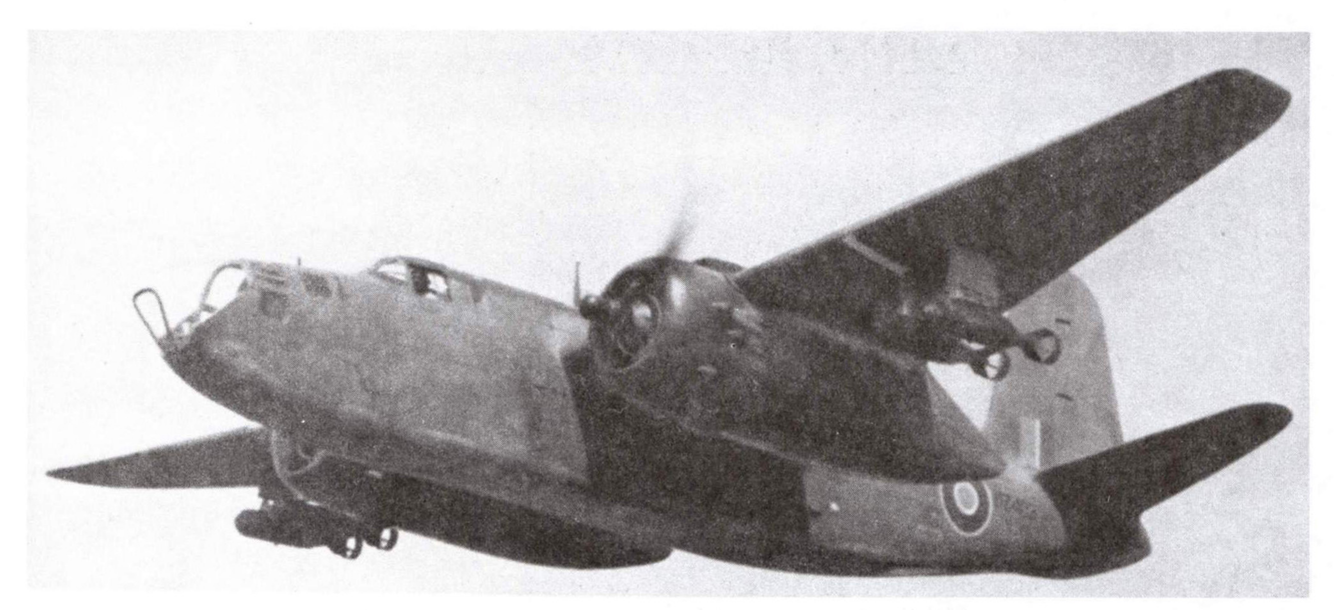
Многие самолеты, выпущенные летом и в начале осени 1944 г., отправлялись прямиком в консервацию – на всякий случай. Крупная база хранения «Хэвоков» находилась, например, на аэродроме Маккленнан-филд под Сакраменто в Калифорнии. Этим самолетам в большинстве в эксплуатации побывать не довелось.

Один А-20Н оснастили гусеничным шасси. Гусеницы монтировались только на основных стойках, передняя осталась с колесом. Некоторые авторы утверждают, что эта машина именовалась ТА-20Н. Другие говорят, что под обозначением ТА-20Н скрываются учебные А-20Н с демонтированным вооружением.

Тип Н англичанам опять пришелся «не ко двору», а вот А-20J и А-20К они охотно взяли. Первых Королевские ВВС получили 169, на-

А-20Н, под фюзеляжем которого закреплен перегоночный дополнительный бензобак емкостью 1415 л





A-20J эксплуатировались в Королевских ВВС под названием «Бостон» IV

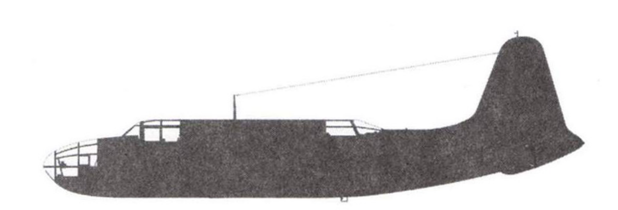
звав их «Бостон» IV, а вторых – 90 как «Бостоны» V. Полтора десятка последних они передали канадцам. Английские «четверки» и «пятерки» применялись в боевых действиях в во Франции и в Средиземноморье. Ими пополнили эскадрильи, воевавшие на самолетах более ранних модификаций.

В 1944-45 годах по программе военной помощи США поставили 31 А-20К Бразилии.

Все последние модификации А-20 поставлялись и в Советский Союз, но их было значительно меньше, чем машин модели G. Весной 1944 г. на Красноярской трассе появились А-20J, а затем в сравнительно небольших количествах самолеты типов К и Н, поскольку производство А-20 к этому времени уже сворачивалось.

Постепенно поставки бомбардировщиков А-20 из США сокращались, но шли еще некоторое время после прекращения их производства. Если в 1943 г. в Советский Союз поступило 1360 самолетов А-20 разных модификаций, в 1944 г. – 743, а в 1945 г. через советскую военную приемку прошел всего один «Бостон».

Новые модификации перед отправкой на фронт прошли тщательное изучение на предмет определения достоинств и недостатков для того, чтобы подобрать им подходящие области применения. Так, А-20J-10 испытывался в НИИ ВВС в августе 1944 г., А-20К-11 – в октябре того же года. Эти варианты сочли более удобными для применения в качестве фронтовых бомбардировщиков и разведчиков, чем «Жучок». Но к моменту окончания войны с Германией на фронт попало лишь около десятка таких бомбардировщиков. Всего же, с учетом находящихся в тылу, на 1 мая 1945 г. новых А-20J и А-20К в советских ВВС насчитывалось лишь 65.



ИТОГИ И ВЫВОДЫ

Итак, в сентябре 1944 г. производство А-20 прекратилось. Всего американские заводы изготовили за все время 7385 самолетов разных модификаций. Из них примерно 2000 достались ВВС армии США, 455 (по другим данным – 459) машин передали англичанам. Поставки в Канаду и Австралию шли в счет британских заказов. Больше всего, 3128 самолетов, отправили в Советский Союз (3066 – из США и 57 – из Англии; дошло до места в общей сложности 2771). Из этого числа 667 самолетов наши ВВС приняли в 1942 г., 1360 – в 1943 г., 743 – в 1944 г. и один, последний, в 1945 г. Через АЛСИБ поступило 1363 А-20, морем через Ирак прибыло 550, по воздуху через Южную Атлантику перегнали 869 – и те, и другие шли по южному маршруту через Иран. И, наконец, в наших северных портах выгрузили 126 «Бостонов». Морская авиация получила 796 машин, но большая их часть досталась ей от ВВС. Из этих цифр видно, что хотя самолет строился в Америке, но воевали на них в основном советские летчики.

Интересно сравнить эволюцию «Бостона» с подобными многоцелевыми машинами, находившимися на вооружении наших союзников и противников в годы войны. Ровесник А-20, английский «Бленхейм», был намного легче, нес меньшую бомбовую нагрузку и значительно уступал ему в скорости. Два американских легких бомбардировщика, экспортировавшихся в Англию – «Мэриленд» (Мартин 167) и «Балтимор» (Мартин 187), по своим летным данным ненамного превосходили «Бленхейм», проигрывая «Бостону» в максимальной скорости 50-100 км/ч. Лишь «Москито», созданный значительно позже, обладал существенным перевесом практически по всем статьям. Немецкие средние бомбардировщики Юнкерс Ju 88A и Do 217E были существенно тяжелее (в том числе и за счет значительно большей бомбовой нагрузки и дальности) и, естественно, уступали в скорости и потолке. Самолеты того же назначения, состоявшие на вооружении в Италии и Японии, вообще никоим образом не могли сравниваться с «Бостоном».

У нас основным фронтовым бомбардировщиком практически всю войну был Пе-2.

Эволюция Пе-2 и А-20 имеет ряд сходных черт, но имеет и существенные различия. Когда они впервые встретились на советско-германском фронте весной 1942 г., их летные качества были примерно эквивалентны: «Бостон», хотя и был тяжелее, выигрывал по скорости 10-15 км/ч, но чуть-чуть проигрывал Пе-2 по практическому потолку. Впоследствии обе машины совершенствовались, росла мощь двигателей, усиливалось вооружение и усложнялось оборудование. Вот здесь подход советских и американских конструкторов оказался совершенно различным. Хотя и те и другие делали упор на повышение характеристик в первую очередь для малых и средних высот, у американцев весь прирост тяги ушел на частичную компенсацию резко увеличившейся бомбовой нагрузки и более мощного (и тяжелого) вооружения, при этом летные данные машины упали, на Пе-2 же вес бомб остался неизменным, и после 1943 г. начался прирост и скорости, и потолка. Вообще, по своим размерно-весовым характеристикам А-20 был ближе не к Пе-2, а к появившемуся позже Ту-2, обладавшему моторами примерно той же мощности.

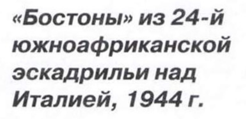
Кроме того, вы, наверное, заметили, что в своем развитии «Бостон» практически описал круг, вернувшись на новом уровне к той же концепции, с которой его задумывал Нортроп. Сначала он был тяжелым небронированным штурмовиком, затем требования французских и английских заказчиков заставили конструкторов превратить его в легкий бомбардировщик, а потом специфика применения его на Тихом океане способствовала его возвращению к исходному «амплуа». Только пулеметы стали крупнокалиберными, моторы – мощнее, бомбовая нагрузка – больше.

А теперь давайте вернемся на фронты Второй мировой войны, где А-20 занимал далеко не последнее место.

ВОЗВРАЩЕНИЕ В ЕВРОПУ

Как вы уже прочли, американские летчики на «Бостонах» очень недолго в 1942 г. действовали с территории Великобритании. Затем их перебросили в Северную Африку. В составе же 8-х ВВС в Англии парк двухмоторных бомбардировщиков был представлен более крупными B-25 и B-26 – эти самолеты были лучше приспособлены для дальних рейдов в глубь Германии. На A-20B и A-20C продолжала летать только 67-я разведывательная группа.



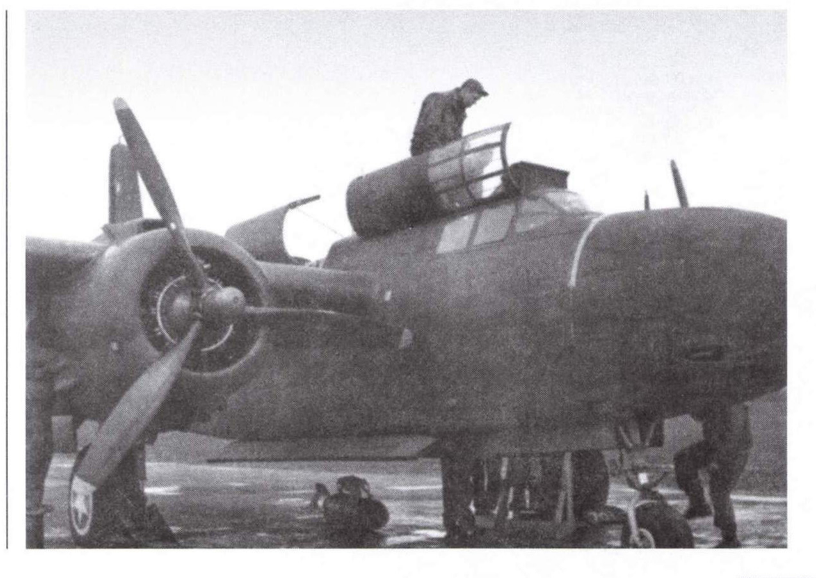


«Бостоны» из 24-й южноафриканской эскадрильи над Италией, 1944 г.

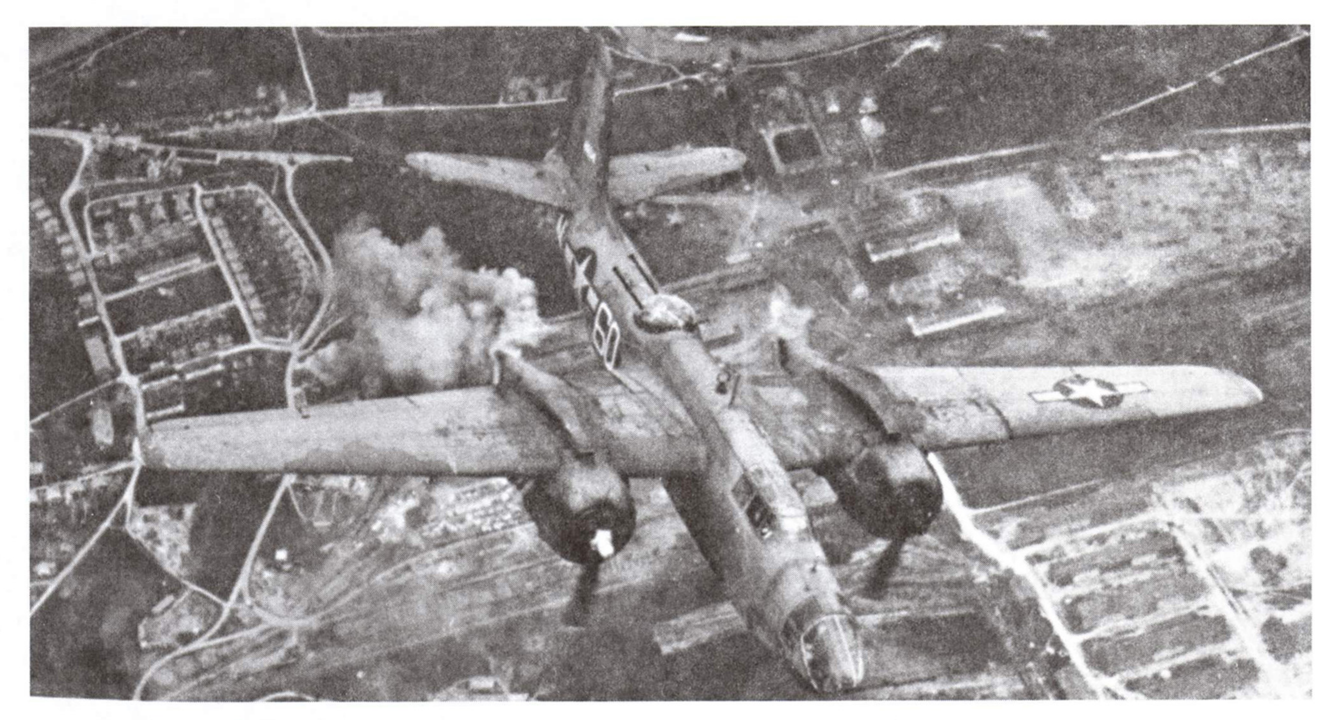
Первой на европейскую землю вернулась 47-я бомбардировочная группа, из Африки попавшая на Сицилию, а оттуда – на юг Италии. Летала она уже на A-20G. Ее боевой путь пролегал по Италии, затем она поддерживала высадку на Корсике и некоторое время базировалась на этом острове, потом попала в Южную Францию. Оттуда ее вернули в Италию. Там в районе Болоньи она стала работать по ночам. Бомбили железнодорожные узлы, мосты и скопления войск, выявленные разведкой днем. Все это время 47-я группа продолжала летать на A-20, пока в январе 1945 г. не получила новые самолеты A-26.

В начале 1944 г. в рамках подготовки к высадке во Франции из США перебросили в Великобританию три группы – 409-ю, 410-ю и 416-ю, по четыре эскадрильи в каждой. Все они комплектовались смесью машин типов G, H, J и K. Группы разместили соответственно на аэродромах в Литтл-Уолдене, Бирче и Уэзерсфилде.

С конца зимы все три группы привлекли к налетам на цели близ побережья Франции. Бомбили береговые батареи, казармы, аэродромы, мосты, железные и шоссейные дороги. Обычно на цель шла группа самолетов без штурманов, ведомая лидером. С малых высот действовать побоялись, опасаясь больших потерь. Поэтому бомбометание прово-



Подготовка A-20G к боевому вылету



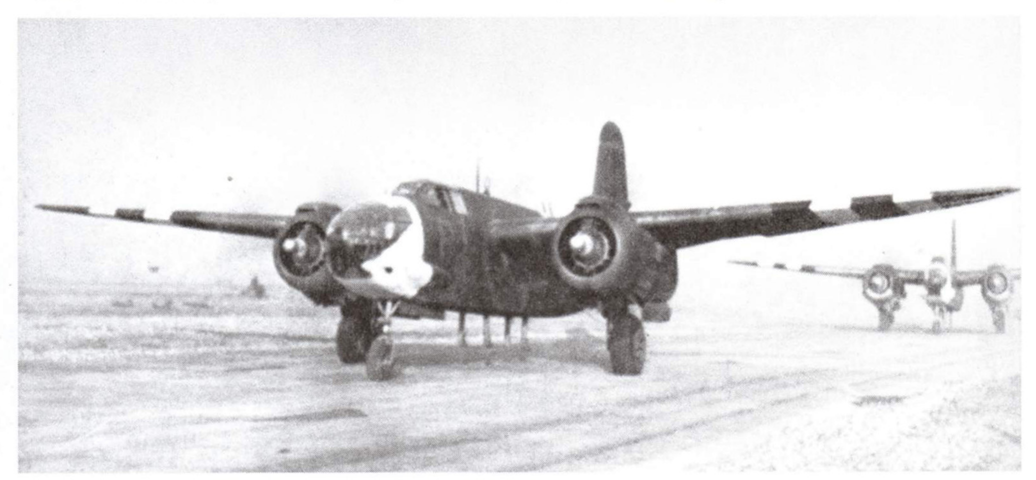
А-20К из 410-й бомбардировочной группы в полете, 1944 г.

дили со средних высот из строя по команде лидера. Точность получалась посредственная, но больших потерь от зенитной артиллерии немцев тоже не было. Иногда бомбили и обстреливали грузовики, поезда и речные суда.

В это же время А-20, наряду с «Бостонами» Королевских ВВС, привлекали к борьбе с пусковыми позициями баллистических ракет V-1, которыми обстреливали Лондон. Позиции были хорошо замаскированы и прикрывались многочисленными зенитными батареями. Против них вынужденно применяли тактику атак с малых высот, не считаясь с возможными потерями.

В день «Д», 6 июня 1944 г., когда началась высадка, англичане применили новинку. «Бостоны» 88-й эскадрильи поставили у берега дымовые завесы. В комплектацию самолета входили химические выливные приборы А-10, которые можно было использовать, как дымовые. Но емкость у них была небольшой. Вместо этого большие баки уложили в бомбоотсеках, а выводные трубки выпустили наружу через прорези в створках бомболюков. Дым проникал в кабины, поэтому экипажи работали в масках. Постановка завес осуществлялась с малых высот под огнем зенитной артиллерии противника. У одной машины снаряд попал в бак с дымовой смесью, сразу же последовал взрыв; весь экипаж погиб.

С первых часов А-20 и «Бостоны», украшенные черно-белыми опознавательными полосами, поддерживали войска, десантиру-



«Бостоны» 88-й эскадрильи, оборудованные для постановки дымовых завес, выруливают на взлет, июнь 1944 г.

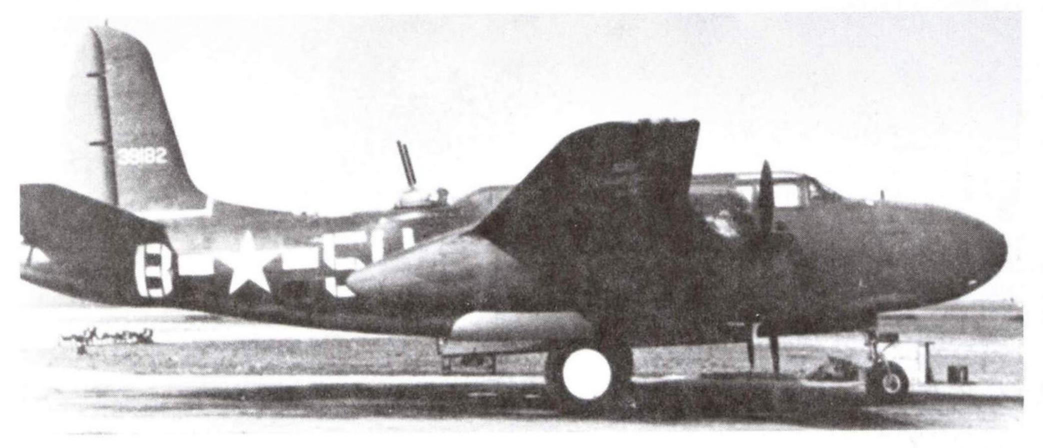


A-20J-15 на аэродроме Госфилд в Англии, июнь 1944 г. На самолет нанесены опознавательные черно-белые полосы

ющиеся на пляжах Нормандии. В частности, три американские группы помогали 3-й армии генерала Паттона нанести немцам фланговый удар после прорыва у Сен-Ло. Авиация буквально «перепахала» весь район, разрушив все вокруг. Кроме немецких солдат, погибло немало местных жителей; досталось и американским войскам, которые тоже понесли потери от бомб. Далее самолеты преследовали колонны отступающего противника, уничтожая транспорт. Когда американцам удалось загнать 50 000 немцев в «мешок» у Фалеза, 416-я группа бомбила позиции врага, скопления войск и узлы дорог внутри кольца окружения. Немецкие войска упорно сопротивлялись, и группа понесла существенные потери. В итоге 35 000 солдат все же прорвались на восток, бросив большую часть техники и вооружения. Авиация союзников разрушала на их пути мосты и беспрерывно «утюжила» колонны, оставшиеся почти без зенитных средств.



A-20J, подбитый немецкими зенитчиками



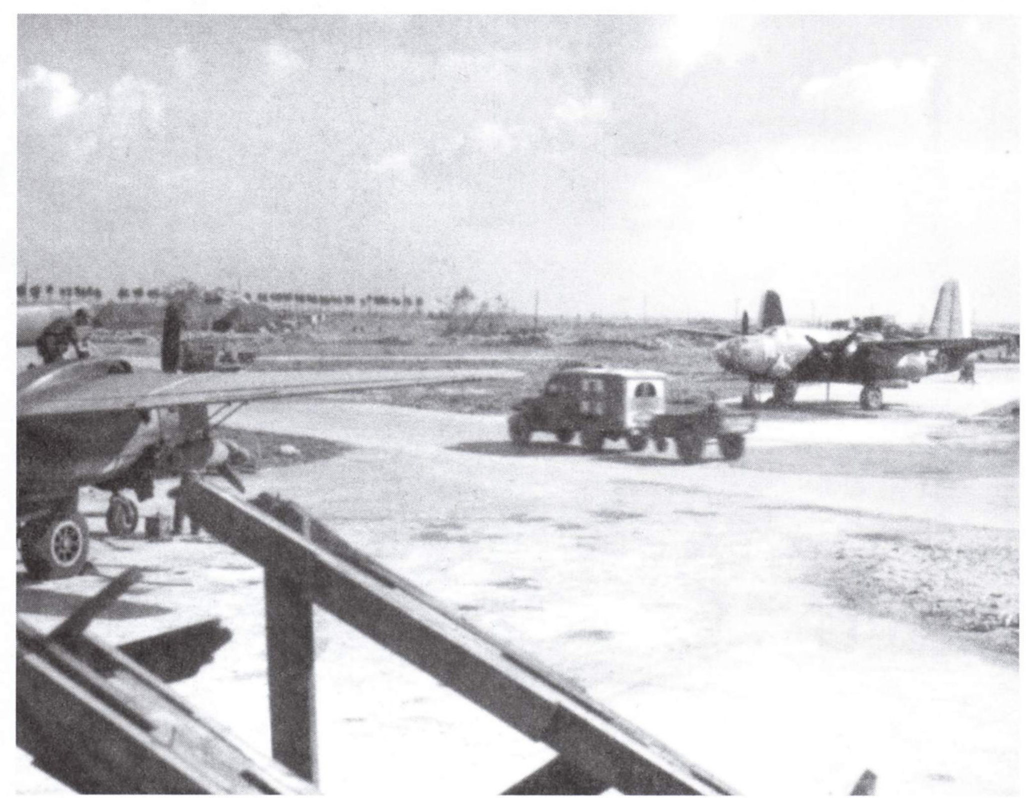
A-20G из 668-й бомбардировочной эскадрильи на аэродроме Уэзерс-филд в Англии, февраль 1944 г.



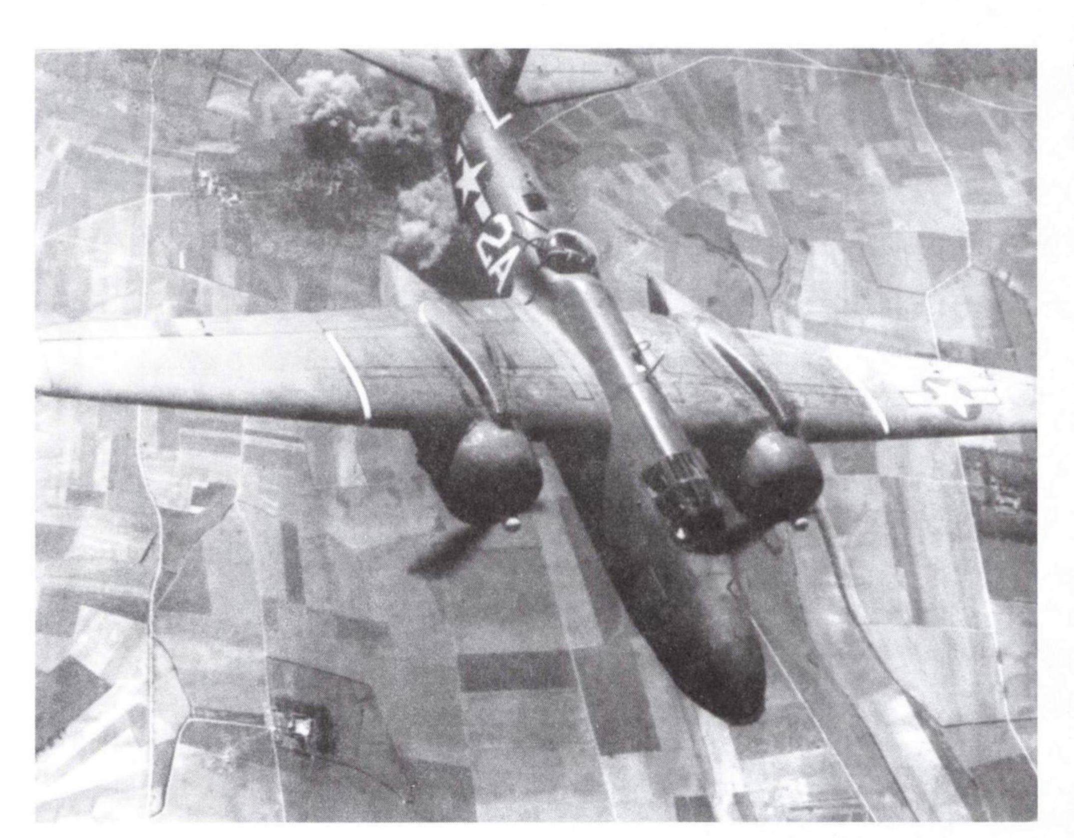
А-20G-35 после вынужденной посадки

Английских эскадрилий на «Бостонах» в операциях в Нормандии участвовало две, точнее, одна – 88-я; 342-я уже перешла в состав сил «Свободной Франции». Опознавательные знаки на ее машинах были французскими, но подчинялась эта часть командованию 2-х тактических ВВС – той части британской авиации, которая должна была непосредственно поддерживать войска на континенте.

После захвата подходящих аэродромов во Франции все три американских группы перебрались на континент. 409-я оказалась в Бретиньи, 410-я – в Коломье, а 416-я – в Мелуне. Эти самые площадки они незадолго до этого бомбили. В сентябре 410-я группа участвовала в попытках помочь английским парашютистам, оказавшимся в кольце после неудачного десанта под Арнемом. К середине осени 1944 г. фронт остановился у гер-



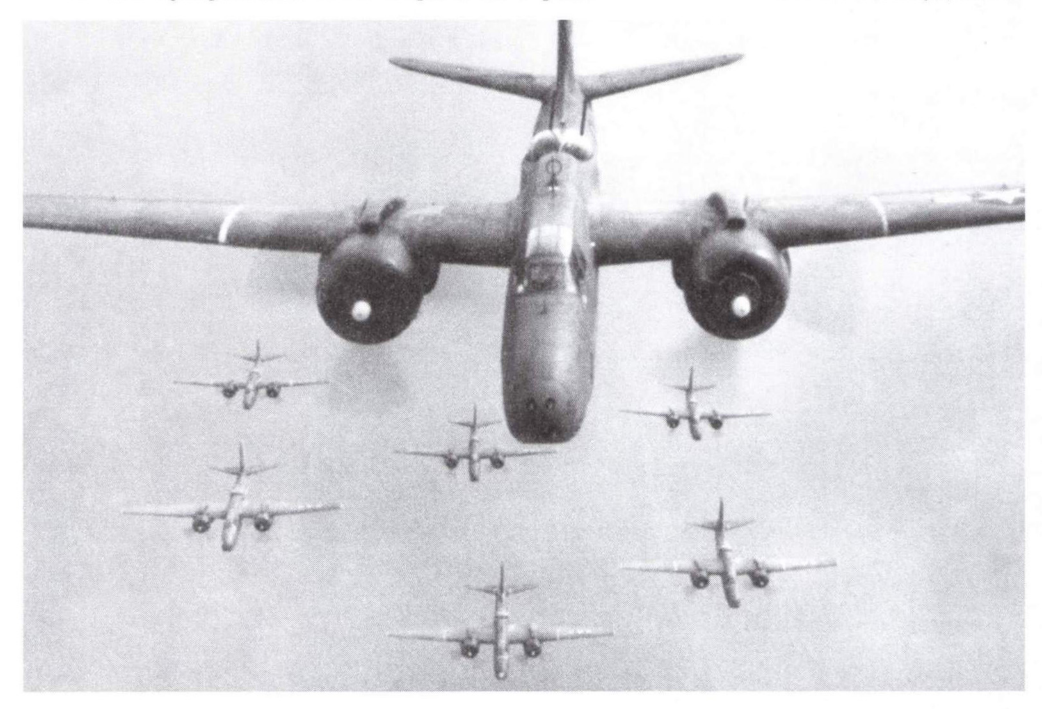
Самолеты 416-й группы на аэродроме Вилларош во Франции, 1944 г.



A-20G из 669-й бомбардировочной эскадрильи над Францией, 1945 г.

мано-французской границы. Группы, вооруженные A-20, занялись нанесением ударов по укреплениям «линии Зигфрида».

При этом они находились в состоянии перевооружения. Из Америки доставили новые легкие бомбардировщики A-26. Первой на них в ноябре 1944 г. стала переходить 416-я группа. За ней последовала 409-я; но переоснастить ее не успели. 16 декабря немцы начали контрнаступление в Арденнах и нанесли американским войскам существенное поражение. Все A-20 подняли в воздух; вылет



«Хэвоки» летят на бомбежку

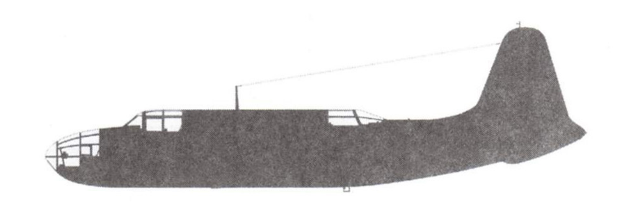
На этом А-20J из 410-й группы совершили 127 боевых вылетов

за вылетом они с малых высот штурмовали танки, самоходные орудия и бронетранспортеры противника. Работа авиации осложнялась плохой погодой, летать нередко приходилось в густой облачности, в дождь и снег. Противник использовал большое количество малокалиберных зенитных орудий и ненадолго стянул к фронту истребители из ПВО рейха. Это вело к большим потерям бомбардировщиков и членов экипажей. Но к концу декабря немцы выдохлись.

В середине января союзники опять пошли вперед и вернулись на исходные позиции. К этому времени на А-20 летала уже только одна 410-я группа. Ее стали использовать как ночную, самолеты покрасили со всех сторон в черный цвет.

Налеты организовывались силами нескольких групп. Первыми летели А-26, которые находили и маркировали цель зажигательными бомбами, за ними шли В-26, сбрасывавшие осветительные ракеты, и, наконец, А-20 с фугасками. Таким манером бомбили железнодорожные узлы, депо, скопления войск.

Весной и 410-ю решили пересадить на А-26. Но пока экипажи переучивались, война в Европе кончилась.



РАЗВЕДЧИКИ

В качестве разведчика «Бостон» на Западе применялся довольно мало. О единственной американской разведывательной эскадрилье на А-20В уже упоминалось. В свое время на базе А-20 в США сделали три опытных образца разведчика. Все они несли фотоаппараты Т-3А в бомбоотсеке, но отличались вооружением. Первый, XF-3, нес стандартное вооружение А-20 (пять 7,62-мм пулеметов), второй, YF-3 – дистанционно управляемые турели в задней части мотогондол, а третий (тоже именовавшийся YF-3) – кормовую установку под рулем направления по образцу бомбардировщика Мартин В-26. Затем подобные работы надолго прекратились, и лишь в 1944 г. выпустили 46 серийных ночных разведчиков F-3A на базе A-20J и A-20K. По некоторым источникам, они имели в носу пушку вместо обычно стоявших двух пулеметов, по другим – вообще не несли никакого вооружения. Отдельные самолеты отличались друг от друга по комплекту фотоаппаратуры. В бомбоотсек F-3A загружались специальные осветительные магниевые бомбы (подобные нашим ФОТАБ). С мая 1944 г. F-3A применяла во Франции 155-я ночная фоторазведывательная эскадрилья ВВС армии США.

В СССР, наоборот, «Бостоны» использовались для разведки очень широко. По видимому, первым стал один из самолетов 794-го полка, несший бортовой номер «6». На нем поставили отечественный фотоаппарат АФА-27. По воспоминаниям летчиков, в апреле 1942 г. он совершил два вылета на съемку порта в Трапезунде. Впоследствии таких переделок стало много.

Первой из специальных разведывательных частей «Бостоны» начала осваивать 325-я отдельная разведывательная эскадрилья капитана Д.С. Шерстюка. В июле 1942 г. она получила Б-3 в Кировабаде. Затем эскадрилья перелетела под Москву, в Монино, где ее самолеты оснастили советским стрелковым вооружением. В октябре 325-ю эскадрилью направили на Донской фронт. Она работала там около двух месяцев, в том числе в период контрнаступления под Сталинградом. «Бостоны» совершили 126 боевых вылетов на фотографирование позиций и объектов в ближнем тылу противника. При этом часть потеряла четыре самолета: два сбили истребители, один – зенитная артиллерия, и еще один погиб в катастрофе. В декабре эскадрилью пополнили техникой и развернули в 16-й разведывательный полк. Он действовал в составе 16-й воздушной армии.

Отзывы о пригодности Б-3 в качестве разведчиков были в целом положительными: «Самолет «Бостон» III показал себя с хорошей стороны по скороподъемности и скорости горизонтального полета. Истребители противника Ме 109Г2 и Ме 109Ф его не догоняют, если они обнаруживаются на достаточной дистанции. «Бостон» уходит от них с набором высоты до 9000 м». Но радиус действия машины для разведки сочли недостаточным.



Третий выпущенный F-3 попал во 2-ю разведывательную эскадрилью на Аляске, аэродром Лэдд-филд, август 1942 г.

Экипаж Г. Ильюшкина вернулся с воздушной разведки



Этот недостаток исправили введением дополнительных бензобаков. При переоборудовании бак монтировали в бомбоотсеке. Баки ставили разные – какие имелись в наличии. Иногда применяли фирменные американские дополнительные баки, но они не имели протектирования. Поэтому предпочитали отечественные, снятые со списанных самолетов. Иногда даже делали баки специально – по размерам бомбоотсека, что позволяло максимально использовать его объем. Фотоаппаратура (камеры типов АФА-1, АФА-Б, НАФА-13 и НАФА-19, а также различные американские), ставились в кабине стрелка-радиста и частично – в бомбоотсеке с прорезанием люков под объективы.

Первоначально в качестве разведчиков использовали Б-3, а затем А-20В, обладавший



Экипаж капитана И.С. Петросяна (второй слева) у разведчика А-20В в зимнем камуфляже, Воронежский фронт, март 1943 г. Обратите внимание на съемный зимний лобовой щит капота

большей скоростью; впоследствии же нередко применяли и A-20G, отличавшиеся хорошей обороноспособностью. В 1944-45 годах отдельные экипажи летали на A-20J.

«Бостоны»-разведчики входили в состав 48-го и 98-го гвардейских дальнеразведывательных полков, осуществлявших стратегическую фоторазведку в интересах Ставки ВГК. В последнем A-20B в середине 1943 г. была укомплектована 2-я эскадрилья. Эта эскадрилья выполняла срочные специальные задания командования. Отдельные экипажи перелетали на передовые площадки, откуда летели далеко в тыл врага. Так, во время подготовки к наступлению на Киев в мае 1944 г. «Бостоны» летали с аэродрома Скоморохи. Оттуда они добирались до Варшавы, Лодзи и Кракова, пролетая до 1600 км и уходя за линию фронта на 300-400 км. В августе 1944 г. эту эскадрилью перевооружили самолетами Пе-2 и Пе-3.

Оборонительное вооружение «Бостонов»-разведчиков не отличалось от такового же у бомбардировщиков. Самолеты ранних модификаций переоборудовались под советские пулеметы и турели. Единственным исключением можно считать работу новаторов из 48-го полка, которые решили использовать реактивные снаряды не только для нападения, но и для обороны. В придачу к подвеске снарядов РС-82 под крыльями там смонтировали две пусковые балки под задней частью фюзеляжа. Ракеты с них выпускались назад, поражая противника в «мертвой зоне» за хвостом.

Отдельные переоборудованные самолеты имелись и в обычных бомбардировочных полках. Выдающимся воздушным разведчиком являлся Герой Советского Союза Г.И. Лашин из 861-го бомбардировочного полка. Его «Бостон» с красной «четверкой» на хвосте фотографировал Констанцу, Сулин, Плоешти, Бухарест. Над последним его подбили зенитчики, а затем атаковали истребители. Штурмана ранило осколками, но самолет благополучно доставил домой пленки с бесценными кадрами. Над Софией наши летчики сами сбили вражеский истребитель. На счету Лашина далее появились снимки Афин, Белграда, Будапешта. В Будапеште он попутно парой «соток» разбомбил мост и вернулся домой на одном левом моторе. Одних крупных пробоин в самолете тогда насчитали 37. При съемке Вены пилот огнем носовых пулеметов поджег атаковавший советский разведчик истребитель FW 190.

A-20 широко использовались для разведки и в морской авиации.



Командир 108-й отдельной разведывательной эскадрильи В.И. Дончук вместе с экипажем своего «Бостона», Карельский фронт

НАД МОРЕМ

С 1943 г. началось широкое применение «Бостонов» в советской морской авиации. Собственно, появились они там раньше, почти одновременно с внедрением в частях ВВС. В роли бомбардировщика на море «Бостон» III, равно как и A-20B, в исходном виде использовать было трудно. Мешали два обстоятельства: сравнительно небольшой радиус действия (1380 км – меньше, чем у нашего Пе-2) и невозможность подвески крупных бомб, необходимых для поражения кораблей. Поэтому «Бостоны» сперва использовали в качестве разведчиков. В мае 1942 г. на Черном море организовали внештатную разведывательную эскадрилью, получившую два A-20B, пять Б-3 и три Пе-2. В ноябре она приобрела официальный статус и номер — 29-я отдельная разведывательная эскадрилья, а в мае 1943 г. ее развернули в полк – 30-й, в котором две эскадрильи летали на «Бостонах». В феврале того же года шесть (по другим данным – восемь) A-20B выделили 1-му гвардейскому минно-торпедному полку на Балтике. Представители полка опробовали их в Мурманске... и сдали 15-му разведывательному, который стал обладателем семи «Бостонов» – первых на Балтике. С марта такие же машины появились в 118-м разведывательном полку и 24-м минно-торпедном полку на Северном флоте. В сумме им выделили 14 самолетов.

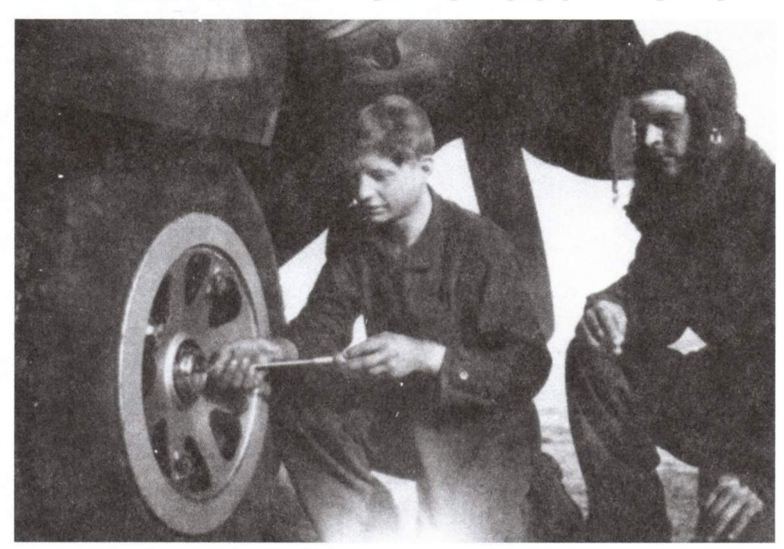
«Бостоны»-разведчики применялись авиацией ВМФ всю войну и на их счету немало важных достижений. Например, именно с A-20 20 мая 1943 г. подполковник Н.Г. Павлов впервые сфотографировал порт Нарвик. Он подкрался к цели с приглушенными моторами и благополучно ушел без единого выстрела с земли.

Несколько позже «Бостон» III стал применяться на Черном море и как бомбардировщик. Им вооружили 36-й бомбардировочный полк, начавший боевые операции в январе 1943 г. «Бостоны» бомбили корабли в море и в гаванях, самолеты на аэродромах. При действиях в открытом море по малоразмерным подвижным целям американские самолеты, способные бомбить только с горизонтального полета, оказались менее эффективны, чем пикировщики Пе-2. Количество попаданий с одной и той же высоты бомбометания было меньше почти на треть. Чтобы наверняка попасть хотя бы одной бомбой в быстроходную десантную баржу, требовался налет 28 «Бостонов»! Тем не менее, в апреле 1944 г. смесью Б-3 и A-20G вооружили еще один полк, 13-й бомбардировочный. Наиболее результативно «Бостоны»-бомбардировщики действовали по целям на суше и судам в портах (в Феодосии 1 июня 1944 г. 36-й полк уничтожил 11 судов), но иногда достигали успехов и в открытом море. Так, 22 апреля потопили транспорт «Оссаг» и тральщик КТ-26, через два дня – лихтер «Лео». Как бомбардировщики использовали первые A-20 и в 24-м минно-торпедном полку на Севере.

Но с гораздо большим размахом на море применялись «Бостоны», переделанные в торпедоносцы. Как уже говорилось, впервые возможность несения американской торпеды Mk XIII предусмотрели на модификации DB-7C. Торпеда размещалась в полуутопленном положении в бомбоотсеке при снятых створках. Впоследствии такую же схему применили на A-20G. Но американская авиация использовала свои BD-1 и BD-2 только для вспомогательных целей. Береговое командование – морская авиация сухопутного базирования в Великобритании «Бостонов» вообще не имела. A-20 всех модификаций применялись американцами против боевых кораблей и особенно транспортных судов (например, на Тихом океане), но действовали при этом только пулеметным огнем, бомбами (в том числе и топмачтовым способом) и ракетами.

У нас же «Бостон» довольно быстро стал самым распространенным типом торпедоносца. Американские торпедодержатели для

Механики работают с колесом «Бостона». Колпак колеса снят





Подготовка к вылету самолета Героя Советского Союза А.М. Гагиева. Этот А-20G имеет переделанную под место штурмана носовую часть

наших, больших по длине и весу, торпед не годились. Кроме того, советские торпеды в бомбоотсек просто не входили. Поэтому началась разработка конструкций наружной подвески. Первые такие переделки выполняли на базе бомбардировщиков А-20В и DB-7C. Для того, чтобы самолет мог нести торпеды, на бортах слева и справа в нижней части фюзеляжа под крылом ставились так называемые торпедные мосты. Они представляли собой двутавровую балку (часто сваренную или склепанную из двух швеллеров) с деревянными обтекателями на концах, прикрепленную к фюзеляжу системой подкосов. Поперек бомбоотсека шла распорная балка моста. Теоретически таким способом можно было брать две торпеды (и на близкие расстояния с крепкого грунта так иногда летали), но обычно вешали одну торпеду 45-36АН с правого борта. Торпедные мосты делали как прямо в частях, так и в различных мастерских и на заводах. Чаще всего использовали торпедные балки 2Т-18 (от Ил-4). Американские подкрыльные бомбодержатели в этом случае снимались.

В марте 1943 г. в НИИ ВВС испытывали DB-7C, доработанный заводом № 81. Самолет имел советское вооружение из четырех крупнокалиберных пулеметов. Под крылом у бортов фюзеляжа разместили торпедные мосты с торпедодержателями Т-18, изготовлявшимися заводом № 43. У штурмана поставили советский бомбосбрасыватель ЭСБР-3 и торпедный прицел ПТН-5. Испытывал машину майор С.Б. Рейдель. По сравнению с обычным бомбардировщиком торпедоносец стал более инертен, но даже с двумя торпедами DB-7C оказался проще в пилотировании, чем Ил-4 с одной. Выявились вибрации торпедной подвески на максимальной скорости, но с этим дефектом впоследствии успешно справились.

Немного позже появился вариант торпедоносца завода № 89. Там переделывали А-20В. Американскую внутреннюю подвеску торпеды заменили мостом 2Т-18. В носовой части поставили два пулемета УБК с боезапасом по 250 патронов. Для прицеливания летчику дали прицел К-8Т. У штурмана появились ночной бомбардировочный прицел НКПБ-4 и торпедный ПТК-5. Стрелковое вооружение сзади переделали по типу обычного бомбардировщика, то есть установили турель УТК-1 и люковую установку от Пе-2, несколько доработанную заводом № 43. Для действий над морем большое значение имеет дальность полета, поэтому внедрили дополнительные бензобаки. От использования

К А-20G подкатывают торпеду 45-36АН



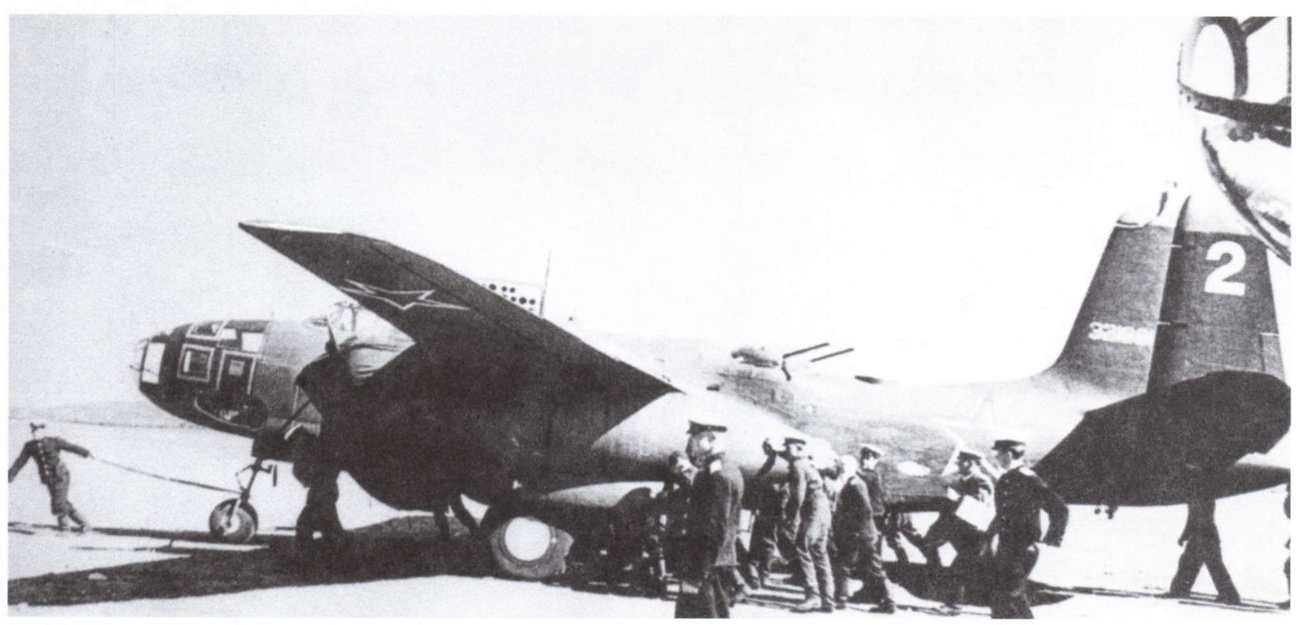
стандартных американских баков, ставившихся в бомбоотсек, отказались, поскольку они не протектировались. В передней части бомбоотсека на лентах подвесили два бака от Пе-2. Этот вариант приняли как эталонный для ВВС Северного флота.

Впервые А-20 как торпедоносец опробовали в начале июня 1943 г. во 2-й эскадрилье 9-го гвардейского (бывшего 24-го) минно-торпедного полка. Машина имела устройства для подвески двух торпед и прицел ПТН-5. Для советской торпеды 45-36АН рекомендовалась скорость сброса 270-280 км/ч, но для «Бостона» она оказалась маловата – на этом режиме самолет вел себя неустойчиво. Поэтому скорость сброса подняли до 290-300 км/ч и торпеда это выдержала. 24 июня участников испытаний наградили премиями.

Боевое крещение «Бостонов»-торпедоносцев на Северном флоте состоялось 17 июля 1943 г.

Последующие переделанные машины получили ряд отличий от описанного выше эталона. Они были продиктованы как рекомендациями летного состава, так и наличием или, точнее, отсутствием отдельных предметов оборудования. В частности, не хватало бомбовых прицелов ОПБ-1 и однотипных бензобаков. Изменили кислородную систему и ввели отечественное переговорное устройство СПУ-3бис. Окончательный проект переделки разработали под руководством главного инженера ВВС Северного флота подполковника Р.М. Собченко. Доработку машин вели 85-е авиамастерские, которым помогала бригада с завода № 22. Работы начались 4 ав-

А-20G с переделанной носовой частью из 1-го гвардейского минно-торпедного полка, ВВС Балтийского флота, 1944 г.

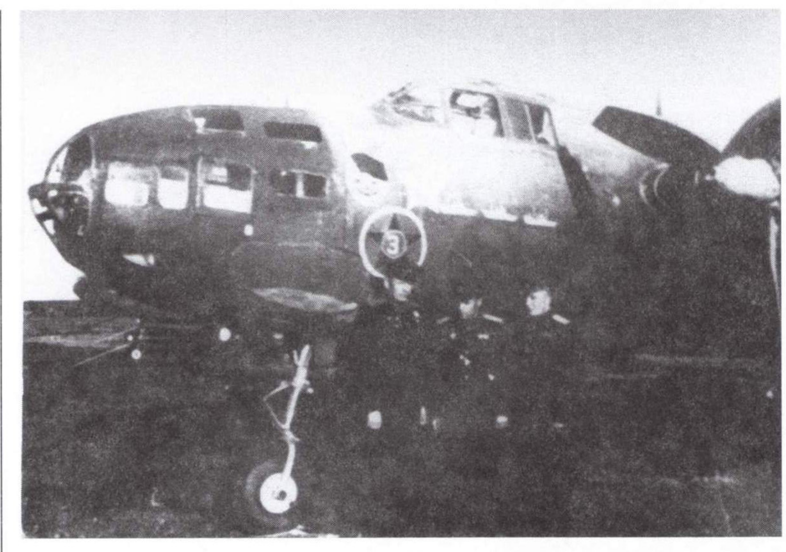


густа 1943 г. и велись одновременно на четырех бомбардировщиках. Первый из них был закончен через пять дней – 9 августа. Далее каждые полтора-два дня сдавали по одному «Бостону». Всего переделали 36 самолетов.

Поскольку, как уже говорилось, баки были все разные, в состав этой партии вошли шесть разных подвариантов, в которых в разных сочетаниях монтировались разные бензобаки от Пе-2 и английских торпедоносцев «Хэмпден», которые эксплуатировались на Северном флоте. Все баки снабжались системой наддува нейтральным газом, которая на американских машинах исходно отсутствовала. В отличие от большинства советских самолетов, в баки шли не охлажденные и очищенные выхлопные газы, а углекислый газ. Конструкторы решили, что такая переделка будет гораздо проще. Баллон с углекислотой укладывали под сиденье штурмана, а вентиль и манометр стояли у пилота.

Бомбовое вооружение тоже имело два варианта. В первом случае сохранялись штатные бомбодержатели в задней части бомбоотсека, не занятой дополнительными баками. На них можно было подвесить пару бомб ФАБ-100. Во втором варианте вместо американских бомбодержателей ставили советские кассеты Дер-21 и бомбовая нагрузка поднималась до 400 кг. Сброс бомб и торпед осуществлялся от разных электросбрасывателей: бомб от ЭСБР-3, торпед – от ЭСБР-6. Кроме этого у пилота и штурмана стояли аварийные механические сбрасыватели.

Однако, массовой переделке в основном подвергались не DB-7C, и не A-20C, а более поздние A-20G. Первым «Жучок» с торпедными мостами получил 1-й гвардейский минно-торпедный полк на Балтике в марте 1943 г.



Вид остекления носовой части хорошо виден на самолете командира 51-го полка И.Ф. Орленко, 1945 г.

Боевые операции начались в середине апреля, когда в этой части имелось всего четыре «Бостона»-торпедоносца. Полк затем всю войну действовал со смешанным составом из A-20G и Ил-4. В октябре того же года на Балтийском флоте сформировали 51-й полк, вооруженный только A-20G. На север машины этого типа поступили в апреле 1943 г. Там ими стали пополнять 9-й гвардейский минно-торпедный полк, ранее оснащенный Ил-4 и английскими «Хэмпденами». С мая «Бостоны» начали выполнять торпедные атаки. А первый крупный налет с участием A-20G североморцы осуществили 20 июля в районе Варде. На Черном море торпедной подвеской с июля 1943 г. начали оснащать самолеты 36-го полка. Весной 1944 г. его полностью перевооружили с Б-3 на A-20G и превратили в минно-торпедный, но в этом качестве в апреле того же года перевели на Северный флот. На 1 января 1944 г. в



A-20G с местом штурмана в хвостовой части фюзеляжа, 51-й минно-торпедный полк, ВВС Балтийского флота, Паланга, 1944 г. Хорошо видны три дополнительных окна за верхней турелью



Экипаж лейтенанта Н.Ф. Баженова у А-20G-25, ВВС Балтийского флота, 1944 г.

строю на всех флотах числилось 73 «Бостона», большую часть из них составляли торпедоносцы, а уже в июне только одна 8-я минно-торпедная дивизия на Балтике имела около 70 таких машин.

При переделке А-20G в торпедоносец, так же как и в разведчик, в бомбоотсеке устанавливался дополнительный бензобак, что позволяло примерно уравнять дальность «Бостона» и Ил-4. В носовой части иногда, как у бомбардировщиков, делали штурманскую кабину. Второй распространенный вариант имел место штурмана в кабине стрелка-радиста. Его спроектировали на заводе № 89. Для штурмана по бортам прорезались два окна, к которым добавили еще одно уступом вверх. Над кабиной находился прозрачный люк с куполком-блистером. У штурмана ставили приборную доску, укороченный бомбовый прицел ОПБ-1м и пульт управления радиополукомпасом. Прицеливание при торпедометании при этом осуществлял пилот, у него монтировали простой реечный прицел ВЛ-1. Как и у А-20В, переделывали кислородную систему. Баллоны для кислорода чаще всего брали со списанных истребителей «Харрикейн». Надо сказать, что такое размещение места штурмана было не очень удобно из-за сильно ограниченного обзора. Зато при этом стандартная носовая часть А-20G сохранялась. В атаке такие машины обычно пускали первыми для подавления зенитного огня кораблей. Торпед они обычно не несли. В отзыве из 51-го полка особо отмечалась большая мощь носового залпа, особенно эффективная при групповых атаках. Но вот бронезащиту машины балтийские летчики сочли явно недостаточной.

На Северном флоте в группу, наносящую удар, входило примерно поровну «Бостонов»-торпедоносцев и штурмовиков, на Черном море – три-четыре машины с мощным носовым вооружением на шесть-десять торпедоносцев. Черноморцы дополняли пушечно-пулеметный огонь еще и сбросом большого количества мелких осколочных бомб АО-2,5, которые должны были поражать расчеты зенитных установок.

У модификации А-20G-1 иногда дополнительно вносились изменения в оборонительное вооружение. Стрелковое вооружение соответствовало образцу завода № 89 для А-20В за одним исключением – вместо ЛУ Пе-2 в старой американской установке монтировали 12,7-мм «Кольт-Браунинг», снятый сверху. Он комплектовался патронным ящиком от Пе-2. С одной торпедой переделанный «Бостон» имел полетный вес 11 306 кг, а с двумя – 11 626 кг (при уменьшенном запасе горючего из-за ограничений на посадочный вес – шасси уже не держало).

Взлетает группа торпедоносцев А-20G, Балтийский флот, 1944 г.





Бомба ФАБ-500 подвешена на правый торпедный мост

На машинах серии A-20G-20 и более поздних оборонительное вооружение считалось вполне удовлетворительным и переделкам не подвергалось. После переделки они получались немного легче: при одной торпеде полетный вес составлял 11 303 кг, с двумя – 11 623 кг (тоже с ограничением по бензину).

«Бостоны» обычно действовали в качестве так называемых низких торпедоносцев. Они сбрасывали торпеду на дистанции 600-800 м от цели с высоты 25-30 м. Скорость самолета при этом равнялась примерно 300 км/ч.

Такая тактика была весьма эффективна. Например, на рассвете 15 октября 1944 г. авиация Северного флота нанесла массированный удар по одному из немецких конвоев: 26 судов прикрывали семь вражеских истребителей. Первыми атаковали 12 Ил-2, затем через час еще 12 штурмовиков. За ними последовала третья волна – 10 A-20G в сопровождении 15 истребителей. Несколько судов были потоплены. Дело завершила четвертая волна. Десятку A-20G вел командир 9-го гвардейского минно-торпедного полка подполковник Б.П. Сыромятников. Его самолет был подбит немцами, но на горящей машине Сыромятников поразил транспорт, который вскоре взорвался. Советский торпедоносец упал в море; весь экипаж посмертно удостоили звания Героев Советского Союза. Подобным образом 22 декабря 1944 г. самолет В.П. Носова из 51-го полка подожгли при заходе на немецкий корабль; герои пошли на таран...

Низкое торпедометание было не только эффективным, но и опасным способом. 18 декабря 1943 г. одиночный «Бостон» В.В. Пирогова атаковал конвой у острова Ролфсей. Удалось потопить транспорт в 7000 т, но осколки зенитных снарядов перебили тросы управления. Стрелок связал их ремнями и потрепанному самолету удалось вернуться на базу. 9-й гвардейский полк за один месяц – с 1 апреля по 1 мая 1943 г. потерял семь «Бостонов» из имевшихся 11. А лейтенант Карабанов (1-й гвардейский полк) привез на аэродром застрявший в крыле кусок мачты с клотиком! В этом полку из-за больших потерь к 1 января 1944 г. оставались один A-20G и один Ил-4...

На «Бостонах»-торпедоносцах советские морские летчики одержали немало побед. Одна только 8-я авиадивизия на Балтике с марта 1944 г. до конца войны доложила о потоплении 229 судов и боевых кораблей противника. 24 марта 1945 г. летчик Подъячий добился «юбилейной», двухсотой, победы 1-го гвардейского полка.

Летчики отмечали высокую боевую живучесть «Бостонов». Особенно много похвал доставалось моторам «Райт». При выходе из строя одного двигателя торпедоносец подчас без проблем пролетал до 500 км.

Боевая практика вынудила внести в оборудование самолетов еще кое-какие изменения. Так, первоначально магнитный компас монтировался в хвосте. Подвеска массивной стальной торпеды оказывала на него такое же влияние, как пресловутый стальной брусок в романе Жюля Верна. Врал он немилосердно, а над морем, да еще при плохой погоде, ког-

да не видно солнца, это очень опасно. Компас перетащили в кабину пилота, поставив у штурмана индикатор курса, а торпеды стали размагничивать. Плохо было только то, что полежав несколько дней, торпеда вновь приобретала прежние магнитные качества.

На торпедоносцах этого полка устанавливались первые советские бортовые локаторы типа «Гнейс-2М», предназначенные для обнаружения морских надводных целей. По предложению старшего инженера ВВС Балтийского флота по радиолокации А.А. Бубнова на пяти машинах смонтировали РЛС, полученные со складов флота. Сначала их опробовали на Ладоге: берег обнаруживался за 90 км, а баржа с буксиром – за 20. Первый боевой вылет совершил 15 октября 1944 г. командир полка Герой Советского Союза И.И. Борзов. В условиях плохой видимости радиолокатор позволил найти в Рижском заливе группу из трех немецких судов. Экипаж выпустил торпеду и потопил транспорт водоизмещением 15 000 т, груженый боевой техникой. Впоследствии с помощью РЛС осуществили еще несколько атак, например 28 апреля 1945 г. к северо-западу от маяка Риксхефт торпедировали немецкий танкер.

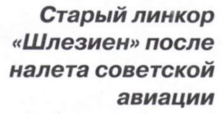
«Бостоны» занимались и высотным торпедометанием. Для этого использовали высотные торпеды 45-36АВ, сбрасывавшиеся с парашютами. После приводнения такая торпеда ходила по кругу или по спирали. Их выгодно было применять против соединения кораблей или группы транспортов, затрудняя их маневрирование. На западе такого оружия не было. Для применения торпед 45-36АВ проводилась дополнительная переделка американских самолетов. Очень схожие варианты конструкций разработали независимо друг от друга на Балтийском и Северном флотах. На Балтике работы начались в октябре 1944 г. Всего за один день специалисты 1-го гвардейского минно-торпедного полка спроектировали держатель парашютного контейнера – ферму, крепившуюся в заднем бомбоотсеке. Его изготовили в мастерских и в тот же день поставили на самолет. 5 октября 1944 г. экипаж капитана Преснякова на испытаниях успешно сбросил макет торпеды.

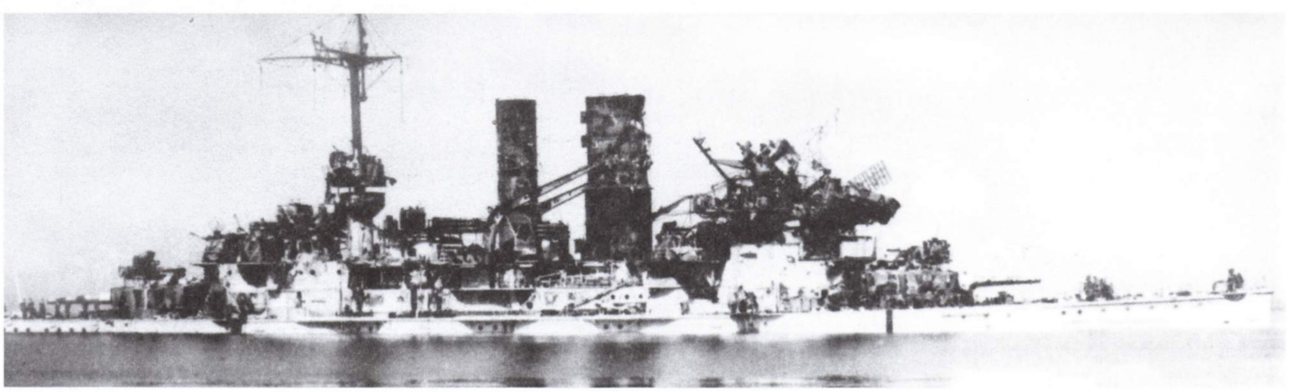
Вариант, сделанный на Севере в 85-х мастерских под руководством Д.И. Левина с участием конструктора завода № 43 Шульгина, был очень похож на описанный выше – тот же стандартный контейнер от Ил-4 ставился в заднем бомбоотсеке, только ферма немного отличалась. Позже они же разработали подвеску двух парашютных торпед. Парашюты укладывались в кассеты мелких бомб КМБ Пе-2, закрепленные на держателях Дер-21-100ус.

На торпедных мостах можно было подвешивать также авиационные мины и бомбы крупных калибров. «Бостоны» сбрасывали отечественные якорные мины АМГ-1, донные магнитные АМД-500 и АМД-1000 (последние применялись с сентября 1944 г.), английские донные A.Mk. I, A.Mk. IV и A.Mk. V. Чаще всего нагрузка складывалась из пары АМГ-1 по 500 кг каждая.

A-20G в июле 1944 г. в устье Даугавы и в Таллинском заливе поставили с воздуха 135 мин. Такие же минные постановки проводились под Кенигсбергом. Всего за 1944 г. на Балтике сбросили 650 мин разных типов. На них подорвались два транспорта в порту Либавы (Лиепаи), два эсминца у острова Наргeн. В 1945 г. на минах, выставленных авиацией, погибли четыре немецких транспорта. 36-й полк в апреле 1944 г. минировал Дунайское устье, подходы к Констанце и Сулину. На Северном флоте за 1944 г. выставили 167 мин.

На наружной подвеске можно было нести по одной бомбе ФАБ-500 с каждого борта или даже ФАБ-1000, но последний вариант применялся довольно редко. Целями для бомб «Бостонов» морской авиации обычно





Старый линкор «Шлезиен» после налета советской авиации

были корабли и портовые сооружения. Так, в августе 1944 г. A-20G из состава 2-й гвардейской минно-торпедной дивизии участвовали в налете на Констанцу. Ударная группа состояла из 62 Пе-2 и 14 A-20G. Были потоплены миноносец, танкер, три подводные лодки, пять торпедных катеров; повреждены эсминец, вспомогательный крейсер, еще три подводные лодки, транспорт и плавающий док, взорван склад горюче-смазочных материалов, уничтожены ремонтные мастерские. Группа A-20G из 13-го полка ставила над портом дымовую завесу (с помощью советских приборов ДАП-100 на наружных бомбодержателях под крылом), затрудняя работу зенитчикам.

В июне того же года подобный комбинированный удар летчики-североморцы нанесли по порту Киркенес. Там совместно действовали Ил-2, A-20G и истребители-бомбардировщики Пе-3 и «Киттихаук».

В море «Бостоны» охотились не только за надводными кораблями, но и за подводными лодками. На Северном и Черноморском флотах с 1944 г. самолеты оснащали подвеской четырех бомб ПЛАБ-100 и привлекали к противолодочному патрулированию. Однако, эффективность его оказалась очень низкой. Высокая скорость и ограниченный обзор вниз (особенно у A-20G) приводили к тому, что экипажу трудно было отыскать в волнах перископ субмарины.

Тем не менее, несколько немецких подводных лодок якобы погибли в результате атак «Бостонов» (противник этих побед не подтверждает). Способы были различны: А.В. Преснякову вроде бы удалось потопить лодку в надводном положении торпедой, а И.К. Сачко – бомбой с топмачтового захода.

Последний способ – сброс бомб у поверхности воды с последующим рикошетированием в борт, освоенный во второй половине войны, применялся A-20G достаточно часто. На Балтике на топмачтовое бомбометание в 1944 г. приходилось около 20% боевых вылетов. С дистанции 5-7 км самолет начинал разгон, затем, подойдя ближе к цели, открывал пулеметно-пушечный огонь, чтобы ослабить противодействие зенитчиков. Сброс бомбы производился всего в 200-250 м от борта корабля.

На Северном флоте даже попробовали создать специальный «Бостон»-топмачтовик. В него переделали ранее переоборудованный в торпедоносец A-20G. Штурмана разместили за пилотом. Остекление фонаря протянули до передней кромки крыла. При этом у штурмана появились по два окна на каждый борт и прозрачная секция сверху. Штурман сидел на откидном сиденье из броневого листа, сзади его прикрывала бронеспинка. Пол под ним тоже был броневым. Поставили столик для карт и прицел ОПБ-1м. Последний в рабочем положении смотрел в лючок, прорезанный в левой створке бомболюка.

Добавлялись традиционные для всех отечественных переделок система нейтрального газа (тоже баллонного типа), СПУ-3бис. А вот кислородную систему на этой машине ликвидировали начисто – сочли, что топмачтовику она не нужна. Чтобы наружная подвеска крупнокалиберных бомб не мешала внутренней, ввели ограничители открывания створок бомбоотсека с электрической сигнализацией.

Но все же чаще в качестве топмачтовиков использовали обычные торпедоносцы, иногда с установкой прицела ПТН-1 у летчика.

Наверное, наиболее известный пример удачных действий топмачтовиков – потопление немецкого крейсера ПВО «Ниобе» (перестроенного трофейного голландского крейсера). 8 июля 1944 г. он стоял в финском порту Котка. В налете участвовали полк пикировщиков и две пары топмачтовиков A-20G. Каждый из «Бостонов» нес по две бомбы ФАБ-1000. Первыми атаковали пикировщики: в крейсер попали две бомбы. Затем зашла первая пара топмачтовиков. Удар второй пары уже не понадобился – две «тысячекилограммовки» врезались в борт «Ниобе» и он затонул. Вторая пара развернулась на стоявший рядом транспорт и поразила его. Кроме «Ниобе», на счету топмачтовиков Балтики вспомогательный крейсер «Орион», несколько эсминцев и много транспортов.

Известен случай топмачтового удара по цели на суше. В июне 1944 г. перед наступлением советских войск потребовалось разрушить находившуюся в тылу у немцев плотину на реке Свирь. Совместными усилиями топмачтовиков A-20G, Ил-4 с морскими минами и штурмовиков, подавлявших зенитные средства, плотина была взорвана.

«Бостоны» в качестве торпедоносцев, разведчиков и топмачтовиков применялись советской морской авиацией до самого конца войны в Европе.

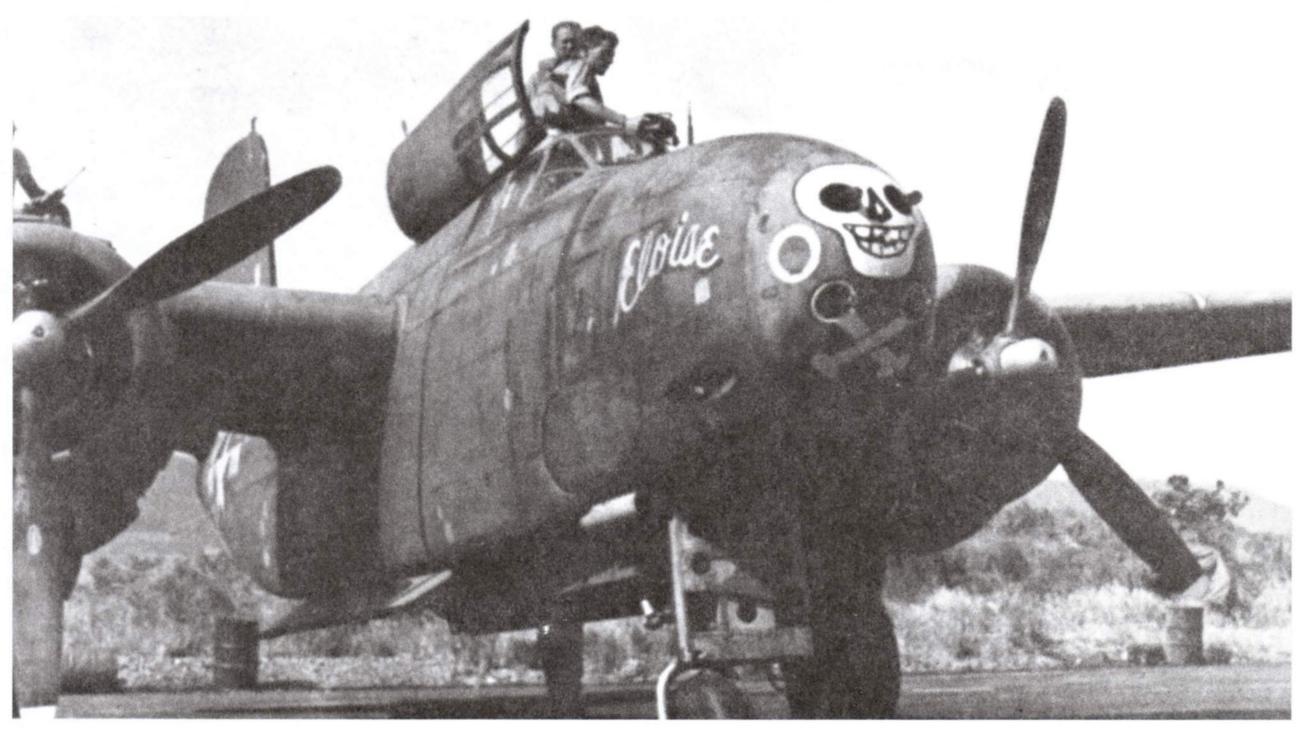
НА ТИХОМ ОКЕАНЕ

До конца 1943 г. в войне на Тихом океане А-20А и А-20С применялись в незначительных масштабах. Там на них действовала только одна эскадрилья 3-й бомбардировочной группы. Но массовое производство A-20G позволило выделить определенное количество машин и для этого театра. Самолеты везли морем в Австралию, там собирали и отправляли на фронт. Первой перевооружили 3-ю группу, полностью укомплектовав четыре эскадрильи новыми машинами к январю 1944 г. Затем в феврале на бомбардировщики с истребителей Р-40 пересадили 312-ю группу, тоже из четырех эскадрилий. Третьей группой к ним добавили 417-ю, которая осваивала А-20 в Штатах с осени 1943 г. В январе 44-го ее послали в состав 5-х ВВС (воздушной армии) в юго-восточную часть Тихоокеанского театра.

Учитывая отсутствие сплошной линии фронта и отсутствие мощной системы ПВО, американцы здесь стали применять атаки с малых высот. Это было связано еще и с тем, что позиции противника располагались зачастую в густой растительности и были хорошо замаскированы, так что с высоты их было трудно разглядеть. А-20 уступали более крупным бомбардировщикам В-25 по дальности полета и бомбовой нагрузке, но превосходили в скорости и маневренности, что как раз и подходило для такого способа применения. «Хэвок» неожиданно появлялся возле цели, обстреливал ее из пулеметов, сбрасывал бомбы и уходил над кронами деревьев прежде, чем противник успевал отреагировать.

Эта тактика успешно применялась на Новой Гвинее, островах Палау, а затем на Филиппинах. Самолеты атаковали опорные пункты противника, склады и аэродромы. Последние обрабатывали в основном пулеметным огнем. С близкой дистанции шесть 12,7-мм пулеметов могли искрошить любой японский самолет.

Но работа на малой высоте таила в себе другую опасность. В случае получения повреждения или отказа двигателя у летчика не оставалось времени на принятие решения. Спасение на парашюте тоже было совершенно невозможно. От подбитого «дугласа» и его экипажа оставалась только большая яма с горелым металлом. Так, 22 июля 1944 г. лейтенант Дж. Кнарр на A-20G в составе небольшой группы отправился бомбить и обстреливать расположение японцев у деревеньки Кокаи в западной части Новой Гвинее, принадлежащей сейчас Индонезии. Промахнувшись при маневрировании, летчик коснулся крылом воды. Встал фонтан брызг, и самоле-



A-20G из 312-й бомбардировочной группы на Новой Гвинее

та не стало. Кнарр и его стрелок-радист погибли.

Особое место в боевой работе всех трех групп А-20, воевавших на Тихом океане, занимала борьба с вражеским судоходством. На Тихом океане война протекала в виде прыжков с острова на остров; снабжение гарнизонов и подвоз подкреплений осуществлялся морем. Да и на Новой Гвинее из-за отсутствия дорог проще было перевезти что-то по воде, нежели по суше. Поэтому морские коммуникации имели огромное значение. Оборудованных портов было мало, и японцы использовали множество судов небольшого водоизмещения, как своих, так и захваченных у местного населения: сухогрузы небольшого тоннажа, бывшие рыболовные траулеры, шхуны и другие маленькие металлические и деревянные парусные и парусно-моторные суда.

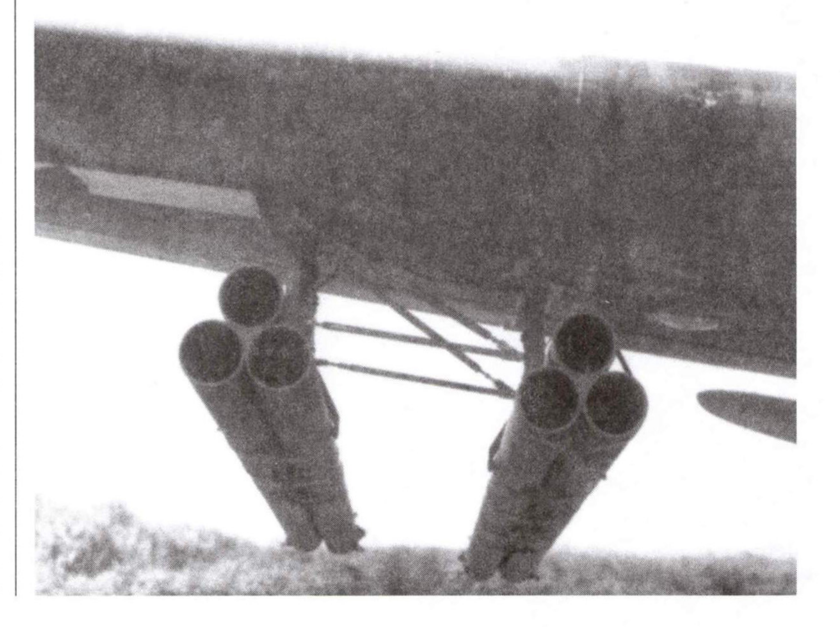
Вот на них и отправляли охотиться А-20. Для местной джонки хватало обстрела из крупнокалиберных пулеметов, против небольших сухогрузов и танкеров пускали в ход бомбы. Американцы тоже освоили топмачтовое бомбометание, опытным путем подобрав подходящие боеприпасы и взрыватели. Бомбардировщик сбрасывал бомбы с наружных держателей над самой водой, они рикошетировали от поверхности моря и врезались в борт судна. Таким образом потопили и несколько довольно крупных транспортов и пару эсминцев императорского флота.

На суше и на море использовался еще один вид оружия – неуправляемые ракеты. Под консолями крыла монтировались по два пакета трубчатых направляющих для 114 мм снарядов М8А3 или Т22 (отличавшихся типом боевой части). Такой снаряд весом 17,5 кг не имел оперения и в полете стабилизировался вращением. Стрелять им можно было примерно на полкилометра. В каждый пакет входили три длинных трубы, стянутые лентами-хомутами и прикрепленные к ферме подвески. Значительная высота фермы обеспечивала гарантию того, что реактивные струи не повредят конструкцию самолета. Две фермы под каждой консолью для большей жесткости соединялись системой подкосов, длину которых можно было регулировать. Таким образом, один бомбардировщик нес 12 ракет. Система получилась громоздкой и тяжелой, дополнительное аэродинамическое сопротивление отрицательно повлияло на летные данные, а массивные грузы на консолях резко ограничили маневренность самолета. Точность была невысокой, но огневая мощь при удачном пуске возмещала все: дюжина снарядов в 4,5 дюйма – это как бортовой залп эсминца. Неуправляемые ракеты активно применялись 90-й эскадрильей.

В октябре 1944 г. американские войска высадились в заливе Лейте на Филиппинах. Продвигаясь вглубь острова, солдаты захватили ряд крупных аэродромов, куда начали перегонять американские самолеты. Среди них были и А-20, прибывшие с Новой Гвинеи. Перед ними поставили две основных задачи: способствовать наступлению на другие острова архипелага и бороться с судоходством противника. Американцы намеревались отрезать Японию от источников поступления сырья с юга. Собственно, обе задачи были связаны друг с другом: японские войска и на Филиппинах по-прежнему снабжались с моря, по нему же везли подкрепления. В декабре 1944 г. несколько японских конвоев пытались прорваться в залив Лингаен для высадки дополнительных войск. 417-я группа была среди авиационных частей, брошенных против них. Бомбардировщики атаковали с малых высот, несмотря на огонь с транспортов и кораблей охранения. Хотя некоторые японские суда выполнили свою задачу, большинство было или потоплено, или отогнано в открытое море.

Когда почти все Филиппины были заняты американскими солдатами, аэродромы на некоторых островах стали использовать как базы для дальних рейдов к побережью Китая. Весной и в начале лета 1945 г. все три группы действовали против судоходства против-

Пакеты трубчатых направляющих под крылом «Хэвока»



ника, а также бомбили различные цели на Формозе (Тайване). В их число вошли нефтеперегонные, химические, винокуренные и сахарные заводы, электростанции, порты. Японцы защищали их зенитной артиллерией и истребителями. 312-я группа понесла большие потери в серии налетов (восемь в течение 11 дней) на химические предприятия. Но заводы остановились. В итоге действия американской авиации привели к тому, что к середине лета вывоз с острова товаров в Японию почти прекратился.

После этого, так же как в Европе, части, вооруженные А-20, начали получать новую технику. 312-ю группу решили укомплектовать тяжелыми бомбардировщиками В-32, но до конца войны ими оснастили только одну 386-ю эскадрилью. 3-я группа с июня начала переучиваться на А-26 и в июле уже сдала все «Хэвоки». Лишь 417-я группа в августе 1945 г. добралась со своими А-20 до Окинавы, где приняла участие в боях на острове.

В августе 1945 г. в войну с Японией должен был вступить Советский Союз, взявший на себя такое обязательство. Советским войскам предстояло разгромить Квантунскую армию, дислоцированную в Северном Китае. Но перед этим необходимо было перебросить на границу дополнительные силы и перевооружить уже имевшиеся там войска.

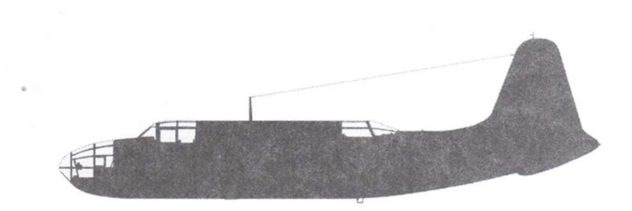
Несмотря на постоянно текущий через Сибирь поток «Бостонов», на Дальний Восток они до середины 1945 г. не поступали. И части ВВС, и морская авиация располагали в основном уже устаревшими типами бомбардировщиков и торпедоносцев, такими как СБ и ДБ-3Б. Лишь в преддверии боевых действий против Японии на Дальний Восток начали поставлять современные самолеты. Среди них были и А-20 модификаций G, K, J и H.

Кроме этого в июле 1945 г. с Северного флота перебросили 36-й минно-торпедный полк в составе 14 A-20G. Его разместили на аэродроме Романовка.

Авиация Тихоокеанского флота к моменту объявления войны Японии успела в общей сложности получить 46 «Бостонов»-торпедоносцев и 12 разведчиков А-20К. Последние вошли в состав 50-го разведывательного полка. В ходе боевых действий этот полк вел разведку над южной частью Сахалина, Курильскими островами, портами северной Кореи и над самой Японией – островом Хоккайдо.

Экипажи минно-торпедных полков А-20 к началу боевых операций освоить не успели. Лишь под самый конец они внесли свою скромную лепту. 18 августа 14 «Бостонов» 49-го полка участвовали в налете на железнодорожный узел Киссю. А последние бомбы в тот же день сбросили A-20G 36-го минно-торпедного полка, разрушившие мост у Сюоцюондзио. Морская авиация продолжала получать «Бостоны» до 31 августа. За период боевых действий успели принять еще 27 машин.

На «Бостоны» успели перейти и некоторые части ВВС. Так, в августе 30 самолетов модификаций К-16, Н-11 и Н-16 получил 903-й полк 128-й смешанной дивизии на Камчатке, ранее вооруженный устаревшими и изношенными СБ. Американские самолеты использовали в операциях на Курильских островах в августе 1945 г.



В ДРУГИХ СТРАНАХ

Как вы уже поняли, основными странами, использовавшими А-20 во Второй мировой войне, являлись США, Великобритания и Советский Союз. Но небольшое количество машин досталось и другим. Ранее уже говорилось о действиях двух южноафриканских эскадрилий в Северной Африке и поставке партии А-20К в Бразилию.

Взамен недопоставленных DB-7C американцы пообещали эмигрантскому правительству Нидерландов 28 А-20G. Ими собирались вооружить эскадрилью, сформированную из эвакуировавшихся в свое время из Ост-Индии в Австралию голландских летчиков. Временно этой эскадрилье, числившейся в австралийских ВВС как 18-я, выдали бомбардировщики В-25. Но нет ничего более постоянного, чем временное. Эскадрилья так и осталась с этими машинами, а А-20G перешли к австралийцам.

У тех уже были аналогичные машины более ранних модификаций. В марте 1942 г. Великобритания переадресовала в Австралию 22 DB-73 из последнего французского заказа. Затем и американцы последовательно в порядке помощи по ленд-лизу передавали сначала девять А-20А, потом еще девять А-20С и, под самый конец, единственный А-20J. Они шли не с заводов, а с баз хранения или непосредственно из воинских частей. Всего австралийцы получили 69 машин, часть из них была уже бывшей в употреблении.

Все эти самолеты прошли через 22-ю эскадрилью, в ноябре 1944 г. отправленную воевать на Новую Гвинею. Там они, как и подобные американские машины, бомбили и обстреливали позиции противника, штурмовали аэродромы и охотились за вражескими судами у побережья. Последнее в шутку именовалось «Бостонским чаепитием».

Австралийцы тоже внесли свою лепту в эксперименты с вооружением «Бостона». Например, они сделали собственный «ганшип», но установили в бывшей кабине штурмана четыре пулемета калибра 7,62 мм. Есть фотографии и другой подобной переделки, но с тремя 12,7-мм пулеметами. На еще одной машине для усиления защиты сзади в хвостовом коке смонтировали неподвижный пулемет, для «выпугивания» истребителей из ранее безопасной для них позиции за хвостом самолета. Он стрелял трассирующими пулями, чтобы было заметнее.

После Новой Гвинеи 22-ю эскадрилью перебросили на остров Моротаи. Там ее на аэродроме неожиданно накрыла японская авиация; после ее налета пришлось списать 13 машин. Вслед за этим эскадрилью перевооружили самолетами «Бофайтер» 21 австралийского производства.

А-20К бразильских ВВС, начало 50-х годов



ПОСЛЕ ВОЙНЫ

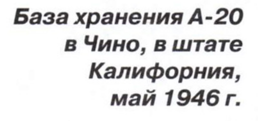
Американцы начали постепенно снимать А-20 с вооружения еще с весны 1945 г. Как уже говорилось, на смену ему шел новый двухмоторный легкий бомбардировщик А-26. Как и предшественник, он выпускался в вариантах бомбардировщика (с кабиной штурмана в носовой части фюзеляжа) и штурмовика (с батареей пулеметов). К лету в строевых частях ВВС армии США «двадцатых» почти не осталось. После победы над Японией американские вооруженные силы претерпели бурное сокращение. Оно коснулось и авиации. Части одна за другой возвращались в Америку для расформирования. Устаревшую технику, к которой в это время относили и «Хэвоки», обратно домой не везли. Прямо с баз хранения в Европе самолеты продавали торговцам металлоломом, предварительно сняв вооружение и ценное оборудование.

Машины, находившиеся в США (в основном, они принадлежали различным учебным центрам и школам), перегоняли на две основные площадки: Кингман в Аризоне и Чино в Калифорнии. Туда же доставили новые самолеты, законсервированные ранее. Это были просто огромные территории в пустыне, где рядами стояли более ненужные никому боевые машины. От коррозии их защищал только климат – сухой теплый воздух практически круглый год и весьма редкие дожди. Похоже, никто и не думал, что бомбардировщики вновь поднимутся в воздух – судя по фотографиям, их даже чехлами не закрывали.

В качестве военной помощи союзникам А-20 после Второй мировой не отправляли, даже в какой-нибудь захудалый Гондурас; у американцев скопилось много и более современных А-26. С «Хэвоками» решили попытать счастья, продав их гражданским. Самолеты на базах хранения в октябре 1945 г. официально передали государственному финансовому агентству, которое предложило купить бомбардировщики всем желающим. Стоил А-20 недорого: машина, способная подняться в воздух, должна была стоить 3000 долларов. На нее выдавался сертификат, разрешающий эксплуатацию, но не на регулярных линиях. На самом деле, один мотор от «Хэвока» обошелся американскому правительству дороже. А техника, приобретаемая для разборки на запчасти или на металл, обходилась вообще в сущие копейки, то есть центы. В 1946 г. функции распродажи перешли к специально созданной Администрации по военным излишкам.

Покупатели «Хэвоков» делились на три сорта. Первые брали их для переделки в скоростные деловые самолеты – на четыре-пять пассажиров. Вторые намеревались сделать из А-20 летающие лаборатории или испытательные стенды. А третьим нужны были именно боевые самолеты, но они по каким-то причинам не могли приобрести их официально у американского правительства.

К первым относился знаменитый эксцентричный миллиардер Говард Хьюз. Он купил пять бомбардировщиков (все из числа A-20G, взятых из консервации), из которых два подвергли переделкам, а три пустили на запчасти. Числились они личной собственностью Хьюза. Машины покрасили по схеме, принятой в принадлежавшей миллиардеру авиакомпании «Трансуорлд эйрлайнз». На одном из самолетов в задней кабине оборудовали четыре пассажирских места. В октябре 1952 г. для пассажиров прорезали шесть



База хранения А-20 в Чино, в штате Калифорния, май 1946 г.





A-20G, купленный Г. Хьюзом и переделанный в скоростной пассажирский самолет, 1945 г.

маленьких прямоугольных окошек, по три с каждого борта. В январе 1954 г. индивидуальные выхлопные патрубки заменили коллекторами с одного из купленных в свое время Хьюзом бомбардировщиков В-23, а штатный дополнительный бак в бомбоотсеке заменили на новый, специально изготовленный металлический.

Конец карьеры этого самолета был весьма оригинальным. В начале 1957 г. Хьюз с еще двумя пассажирами прилетел на нем в Лос-Анжелес. После посадки он приказал пилоту Дж. Сеймуру отогнать самолет на стоянку «Трансуорлд» и ждать распоряжений. «Хэвок» простоял до лета, когда строительный подрядчик потребовал убрать машину, поскольку она мешает возведению нового ангара. Сеймур попробовал связаться с Хьюзом, но не смог и по своей инициативе перегнал самолет на принадлежавший Хьюзу аэродром в Калвер-Сити. Там он без движения пробыл до 1974 г. За это время самолет дважды менял формального владельца, переходя от одной хьюзовской компании к другой. Наконец, в июле 1974 г. его подарили небольшому музею в Калифорнии. Там А-20 демонстрировали почему-то без вертикального оперения. В апреле 1987 г. этот музей продал его другому, в Майями. Машину полностью разобрали и повезли. Но на новом месте самолет так и не собрали.

Второй хьюзовский «Хэвок» сначала считался экспериментальным. На нем смонтировали вертикальное оперение от разведчика XF-11 вместе с системой управления им. На самолете сохранялся не только купол турели, но и механизм привода. Испытания проходили с ноября 1946 г. После их завершения, в декабре 1947 г. машину переделали в пассажирскую по образцу первого самолета, а в августе 1949 г. продали новому владельцу. Тот отправил ее для доработки фирме «Лонг Бич эромотив». За креслом пилота установили еще одно – для пассажира, удлинив остекление. Турель, наконец-то, сняли и зашили проем. В задней кабине разместили три кресла, на левом борту сделали два окна, на правом – три. В бывшем бомбоотсеке разместились багажник и запас кислорода в пяти баллонах. Произвели также модернизацию радиооборудования.

В июле 1951 г. та же фирма заменила моторы на более мощные R-2600-29 и смонтировала еще два кресла в носовой части фюзеляжа с окошками по бокам. Но на этом модернизация машины не остановилась. В январе 1953 г. переделали заднюю кабину, подняв потолок, и смонтировали в бомбоотсеке дополнительный бензобак на 885 л.

Позже этот самолет перешел к летчице Д. Биксби, которая рассчитывала использовать его для рекордного перелета. Но 2 января 1955 г. Биксби в одиночестве отправилась на ранчо в Мексике. По дороге она столкнулась с ненастной погодой и изменила курс. Кончилось все тем, что дама сожгла весь бензин, и самолет упал в Калифорнийский залив. Тело летчицы на следующий день выудила береговая охрана.

Всего в гражданский регистр США было внесено около десятка А-20 разных модификаций, от С до J. Они эксплуатировались до конца 50-х годов.

Да, мы забыли о третьей категории покупателей. В 1948 г. во Флориде бдительные американские пограничники перехватили четыре А-20, которые готовились к погрузке на судно, уходившее в Средиземное море. Оказалось, что машины предназначались для создававшихся ВВС Израиля. В США тогда от-

носились к этой стране не столь тепло, как сейчас. Покупателей обвинили в незаконном экспорте вооружения в воюющую страну. Так «Хэвоки» никуда не уплыли, а израильтяне свою войну все равно выиграли.

В Англии к концу войны в Европе в строевых частях «Бостонов» тоже осталось немного; большинство эскадрилий перевооружили на более современные отечественные бомбардировщики. Окончательно их сняли с вооружения в 1946 г. Старых самолетов, купленных в начале войны за наличные, практически уже не сохранилось. Переданные по ленд-лизу машины требовалось после окончания войны вернуть США. Но американцы на них не претендовали: у самих этих А-20 девать было некуда. Поэтому вопрос решили так: самолеты согнали на определенные аэродромы, где под наблюдением американских инспекторов порезали на куски.

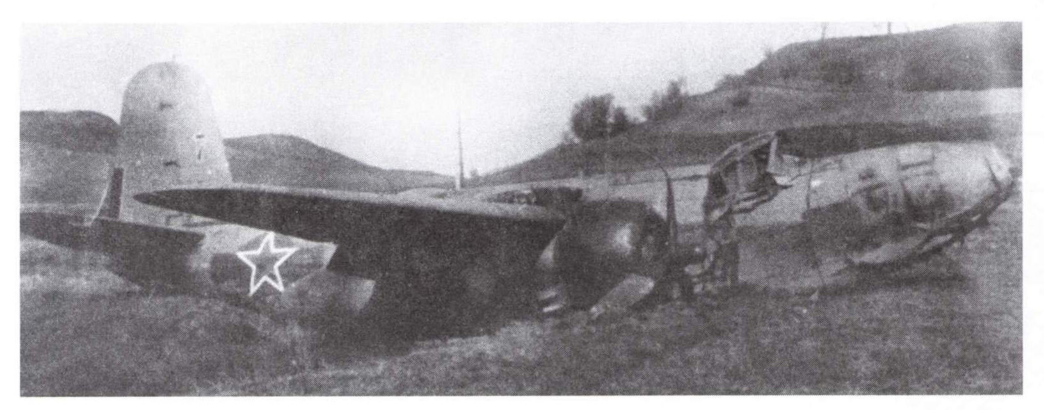
У южноафриканцев и австралийцев к осени 1945 г. «Бостонов» уже не было. С канадцами обошлись примерно так же, как с англичанами. Бразильцы только успели освоить эксплуатацию А-20К, как война закончилась. После нее американцы отсыпали им новых А-26 из военных излишков. Именно А-26 поступили в строевые части, а «двадцатые» использовали как учебные машины для подготовки экипажей до середины 50-х годов.

У нас «Бостоны» продержались на вооружении дольше, чем в США и Великобритании, хотя с весны 1945 г. в ВВС начался процесс замены А-20G на отечественные Ту-2, превосходившие их по дальности, потолку и бомбовой нагрузке. Часть машин вернули американцам или уничтожили под их контролем в 1946-47 годах. Но далеко не все. А-20 не вошли в постановление 1946 г., предусматривавшее списание большей части импортной авиационной техники. Видимо, это было связано с тем, что фактически первоначально запланированного полного перехода на Ту-2 не произошло. А-20, так же как и Пе-2, сохранялись в боевом строю фронтовой авиации в существенных количествах до начала 50-х годов. Некоторые полки переходили с них сразу на реактивные Ил-28, минуя поршневые Ту-2.

Ночные истребители «сошли со сцены» раньше. 45-я дивизия истребителей дальнего действия после окончания войны некоторое время дислоцировалась в германском Бреге, превратившемся в польский Бржег. А-20G в ее полках эксплуатировались до 1947 г., когда на смену им пришли отечественные Ту-2 с более совершенными радиолокаторами



A-20G неизвестного полка советских ВВС, Коломыя, 1946 г.



A-20G, переделанный в невооруженный буксировщик мишеней-конусов. Пилот Коробков потерпел на нем аварию в июне 1947 г. у села Кехта под Архангельском из-за отказа мотора

«Гнейс-5». 39-ю эскадрилью в ноябре 1948 г. перевели с Черного моря на Балтику, включив в состав ВВС 4-го флота (тогда Балтийский флот был разделен на два). Она сохраняла американские самолеты до марта 1950 г., когда ее расформировали.

«Бостоны» еще довольно долго служили и в морской авиации. Сразу после войны этот самолет являлся основным типом торпедоносца на всех флотах. На Черноморском, Балтийском и Северном флотах на них перешли еще в ходе войны, на Тихом океане перевооружение завершилось в 1946 г., когда ими там укомплектовали все три минно-торпедных полка. Некоторые части осваивали «Бостоны» и позднее. Одна из эскадрилий 574-го разведывательного полка на Севере начала переучиваться на A-20G с июля 1946 г. На Северном флоте, Тихом океане и на Балтике A-20G встречались еще в 50-х годах.

25 июня 1950 г. началась война в Корее. Советский Союз напрямую в ней не участвовал, но оказывал Северной Корее помощь в различных формах. В частности, самолеты советской морской авиации, дислоцированные в Приморье и на военных базах на Ляодунском полуострове в Китае, вели постоянную разведку у побережья Кореи и патрулировали Желтое море. Данные о передвижении американских, а позже также английских и австралийских кораблей передавались северокорейскому командованию. Американцам такая активность нашей авиации, разумеется, не нравилась. 4 сентября 1950 г. в международных водах одиннадцать истребителей «Корсар» из эскадрильи VF-53 с авианосца «Вэлли Фордж» атаковали и сбили A-20G из 36-го минно-торпедного полка. Этот полк входил в 589-ю дивизию, базировавшуюся в Порт-Артуре. Летчик старший лейтенант К. Карполь и весь его экипаж погибли. Через некоторое время американцы принесли официальные извинения и передали советской стороне останки погибших.

Жаждавшие «рассчитаться» советские истребители стали искать над морем американские самолеты. Кончилось тем, что они 6 ноября 1951 г. действительно сбили патрульный PV-2. Ситуация между СССР и США обострилась вплоть до того, что авиацию в Приморье привели в боевую готовность, а на «Бостонах» подвесили боевые торпеды. Но правительства обеих стран проявили благоразумие и конфликт утих.

Если верить некоторым публикациям, советские А-20 сыграли в Корее и более активную роль. В октябре 1950 г. американцы подготовили высадку десанта у Вонсана. Но на подходе к берегу корабли напоролись на мины. На них подорвались два эсминца и пять тральщиков. Операция была сорвана. Вонсан это не спасло, его все-таки взяли американские войска с суши, но позже. Так вот пишут, что часть мин была выставлена авиацией нашего Тихоокеанского флота, то есть теми же «Бостонами» и Ил-4.

А-20 эксплуатировались в морской авиации до конца войны в Корее, более поздние Ту-2Т так и не вытеснили их полностью до перехода на реактивную технику. 9-й гвардейский минно-торпедный полк начал получать реактивные Ту-14 в августе 1952 г. Но до 1954 г. этот полк сохранял законсервированный комплект «Бостонов». Позже немало самолетов переделали в буксировщики мишеней для воздушной стрельбы и тренировки зенитчиков, в этом качестве они служили еще несколько лет.

Кое-где «Бостоны» до 1948-50 годов использовали для вспомогательных целей – аэрофотосъемки, связи и тому подобное. Например, A-20G-31-DO, оснащенные нашей фотоаппаратурой и без вооружения, в 1946-49 годах летали в Прибалтике в 5-й отдельной аэрофотосъемочной эскадрилье.

До начала 50-х годов А-20 эксплуатировались также в советской гражданской авиации.

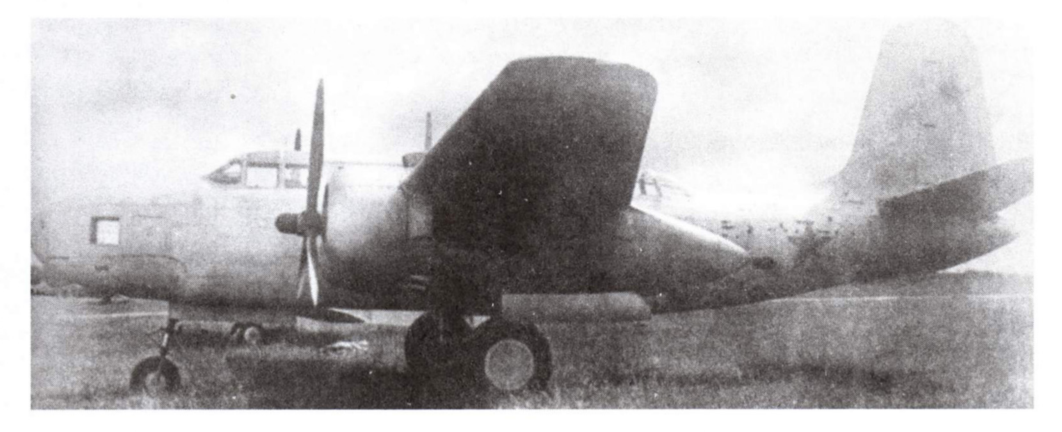
«Бостоны» использовались не только как бомбардировщики, разведчики, истребители и торпедоносцы. Бывало, они работали в совершенно незапланированной для них роли транспортных самолетов. В марте 1944 г. Б-3 доставляли оружие, боеприпасы и продовольствие конно-механизированной группе генерала Плиева, оторвавшейся от источников снабжения. В операции по перехвату поезда с членами болгарского правительства и немецкой миссией на болгаро-турецкой границе в сентябре 1944 г. участвовали не только транспортные самолеты, но и четыре А-20G из 449-го полка с десантом в бомболюках.

Таким образом возможность использования А-20 для срочной перевозки людей и небольших грузов была проверена. Эти машины уже имелись в ГВФ. У нас в войну транспортная авиация находилась под двойной юрисдикцией, поскольку весь гражданский воздушный флот тогда подчинили ВВС. Из гражданских летчиков формировали перегоночные части, транспортные полки и отряды на фронте. В 1943 г. ГВФ передали два первых А-20. По-видимому их использовали для обучения перегонщиков или как самолеты-лидеры для перегонки групп истребителей. Годом позже один из них вернули ВВС.

В конце 1944 г. возникла идея использовать А-20 как скоростные связные самолеты для доставки на фронт фельдъегерей с важными документами, заменив ими старые изношенные ПС-40 и ПС-41 (разоруженные СБ). 11 января 1945 г. вышло распоряжение передать 3-й авиадивизии связи ГВФ дюжину А-20G из 559-й эскадрильи ВВС Московского военного округа, базировавшейся в Костроме. В конце января на аэродроме дивизии в Мячково появились два «Бостона». К концу февраля их стало девять, а в середине марта – 12. В феврале в дивизии подготовили проект переделки полученных А-20G в связные, довольно быстро одобренный НИИ ГВФ. Самолет мог нести 1100 кг груза: 200 кг в носовой части, освобожденной от вооружения, 500 кг и два человека размещались в бывшем бомбоотсеке, в задней кабине находились радист, еще два пассажира и 200 кг груза. Дополнительный бак в бомбоотсеке позволял иметь дальность полета до 1800 км.

Уже в феврале первые четыре «Бостона» прошли переоборудование. С 1 марта их запустили в эксплуатацию. В марте переделали еще шесть машин. Самолеты несли традиционные для ГВФ обозначения линейной службы, начинавшиеся с буквы «Л».

ВВС организовали передачу еще одной партии бомбардировщиков из 5-го бомбардировочного корпуса 4-й воздушной армии. 26 мая оттуда отправили семь А-20G, 28 мая – еще три. Приказано было укомплектовать «Бостонами» один полк ГВФ. Однако в связи с низкой эффективностью А-20G как транспортных самолетов, от дальнейшего их получения руководством ведомства было предписано воздержаться. Это было связано с работой НИИ ГВФ, сотрудники которого в первой половине мая провели исследование потенциальной послевоенной эксплуатации различных типов военных самолетов в гражданской авиации. В нем был сделан вывод о почти полной бесперспективности А-20 для ГВФ. Даже если полностью снять вооружение, убрать внутренние перегородки и снять фюзеляжный бензобак, зашить бомболюк и перенести в нос радиостанцию, можно было довести полезный объем кабин лишь до семи кубометров при нагрузке 1400 кг. Грузовые люки при этом располагались так: один на месте верхней турели, в качестве второго служил люк нижней стрелко-



Этот переделанный в пассажирский А-20G использовался для служебных полетов специалистов ЦАГИ

вой установки. При этом процесс погрузки-выгрузки представлялся довольно неудобным. Крупногабаритные грузы вообще не проходили в люки. Машину можно было ограниченно использовать лишь как почтовую.

В конце мая в дивизии было 20 A-20G, из них пять находились на передовом аэродроме в Лодзи, обслуживая штабы 1-го и 2-го Белорусского фронтов. С окончанием боевых действий на западе часть самолетов законсервировали. На 20 сентября из 29 имевшихся A-20G и A-20K 18 находились в консервации. Затем от них начали постепенно избавляться. На 1 января 1946 г. их было 27, а к декабрю – уже ни одного.

Все эти самолеты перешли в ведомственную авиацию. «Бостоны» в нашей стране имели пять ведомств. У министерства рыбной промышленности был всего один A-20G-1. Он принадлежал тресту «Севрыба» в Архангельске и летал на разведку рыбных косяков. На его борту был номер Х-578. У министерства авиапромышленности имелся самолет, переделанный в пассажирский. Он базировался в ЛИИ. Еще один «Бостон» числился за министерством легкой промышленности. С него сбрасывали манекены, опробуя парашюты.

Главное управление гидрометеослужбы применяло А-20 для разведки погоды и льдов. После получения первой партии самолетов из ГВФ его парк пополнялся машинами, сдававшимися ВВС. На 1 января 1947 г. метеорологи имели 15 «Бостонов», а на 1 октября – уже 23. Но затем авиацию этого ведомства ликвидировали, а самолеты в большинстве списали.

В гораздо больших масштабах использовали разоруженные американские бомбардировщики картографы. Главное управление геодезии и картографии (ГУГК) начало применять их с 1946 г. По постановлению Совета министров СССР от 13 апреля 1946 г. ему передавались из ВВС четыре десятка А-20. До конца года картографы приняли 20 машин и фотоаппаратуру к ним. Их распределили по различным авиаотрядам. А-20, принадлежавшие ГУГК, несли номера, начинавшиеся с буквы «Ф».

Новосибирский авиаотряд получил несколько самолетов с заданием испытать их, переделать в своих мастерских в аэрофотосъемочный вариант и опробовать оборудование на практике. Трудностей было немало: «Бостоны» прибыли без инструмента и запчастей, без запасных моторов. Пилоты авиаотряда в большинстве оказались бывшими летчиками-истребителями, не знакомыми с двухмоторными машинами. Тем не менее самолеты успешно освоили.

К 1 января 1947 г. в парке управления числилось 36 A-20G, а к 1 октября дошли до предписанной цифры 40. Пик численности «Бостонов» в этом ведомстве пришелся на январь 1949 г. – 76 машин. Далее их постепенно становилось все меньше. Так, на 1 января 1950 г. их осталось 63.

В начале 50-х годов А-20 в ГУГК еще летали, но их техническое состояние уже оставляло желать много лучшего. В 1951 г. подряд произошли несколько аварий и катастроф. 10 августа в воздухе загорелся самолет пилота Соловьева, погибли пять человек. 2 сентября на посадке сломалась правая стойка шасси на машине летчика Рябкова; в этом случае никто не пострадал, но первый заместитель начальника ГУГВФ генерал-майор Н. Захаров распорядился прекратить полеты на всех А-20, не проходивших капитального ремонта, и поставил вопрос о целесообразности дальнейшей эксплуатации вообще всех оставшихся самолетов этого типа.

Похоже, после этого и началось массовое списание. Но когда состоялись последние полеты – достоверно неизвестно.



Гражданский аэрофотосъемочный «Бостон», 1946 г.

РАРИТЕТЫ

Несмотря на массовое производство, до наших дней А-20 дошло немного. На авиационных праздниках на Западе увидеть, скажем, «Летающую крепость» – рядовое явление. Известны летающие по сей день А-26, В-26 и В-29. В-25, так те вообще подчас ходят строем. А вот летающих «Бостонов» – нет!

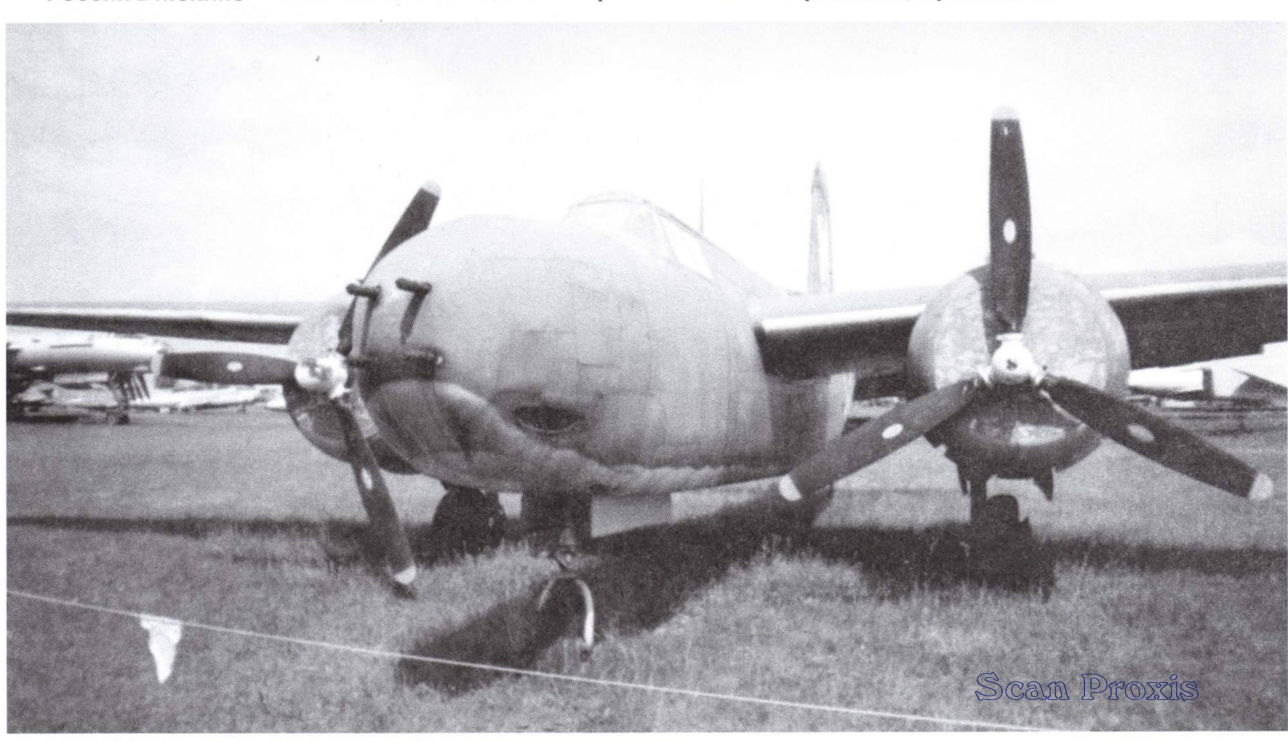
Да и в музеях такой экспонат – редкость. В Англии, где числится 115 (!) авиационных музеев, их вообще нет. Нет даже в таких огромных коллекциях, как в Хендоне и Даксфорде. В США известны два самолета. Один в отличном состоянии (но подняться в воздух не может) в музее ВВС на базе Райт-Паттерсон в Дейтоне, другой в уже упоминавшемся небольшом музее в Майями – полуразобранный. Один А-20К сберегли бразильцы. Он стоит в музее бразильской авиации в Рио-де-Жанейро. И это все!

В нашей стране сейчас два А-20. Один «Бостон», извлеченный со дна моря, имеется сейчас в музее ВВС Северного флота в поселке Сафоново; к сожалению, он не отреставрирован. Еще один самолет находится в коллекции Монинского музея.

Эта машина не воевала. Она потерпела аварию при перегонке по АЛСИБу и много лет лежала в тайге. Ее восстановили на заводе в Новосибирске и перевезли под Москву. Носовая часть, поврежденная при аварии, у нее сделана грубовато, но в целом похожа на настоящую.

Для советских летчиков «Бостон» остался в памяти как один из лучших самолетов, поставлявшихся нам в годы войны союзниками, заслуженно завоевав отличную репутацию и у летного, и у наземного состава.

A-20G в музее ВВС России в Монино

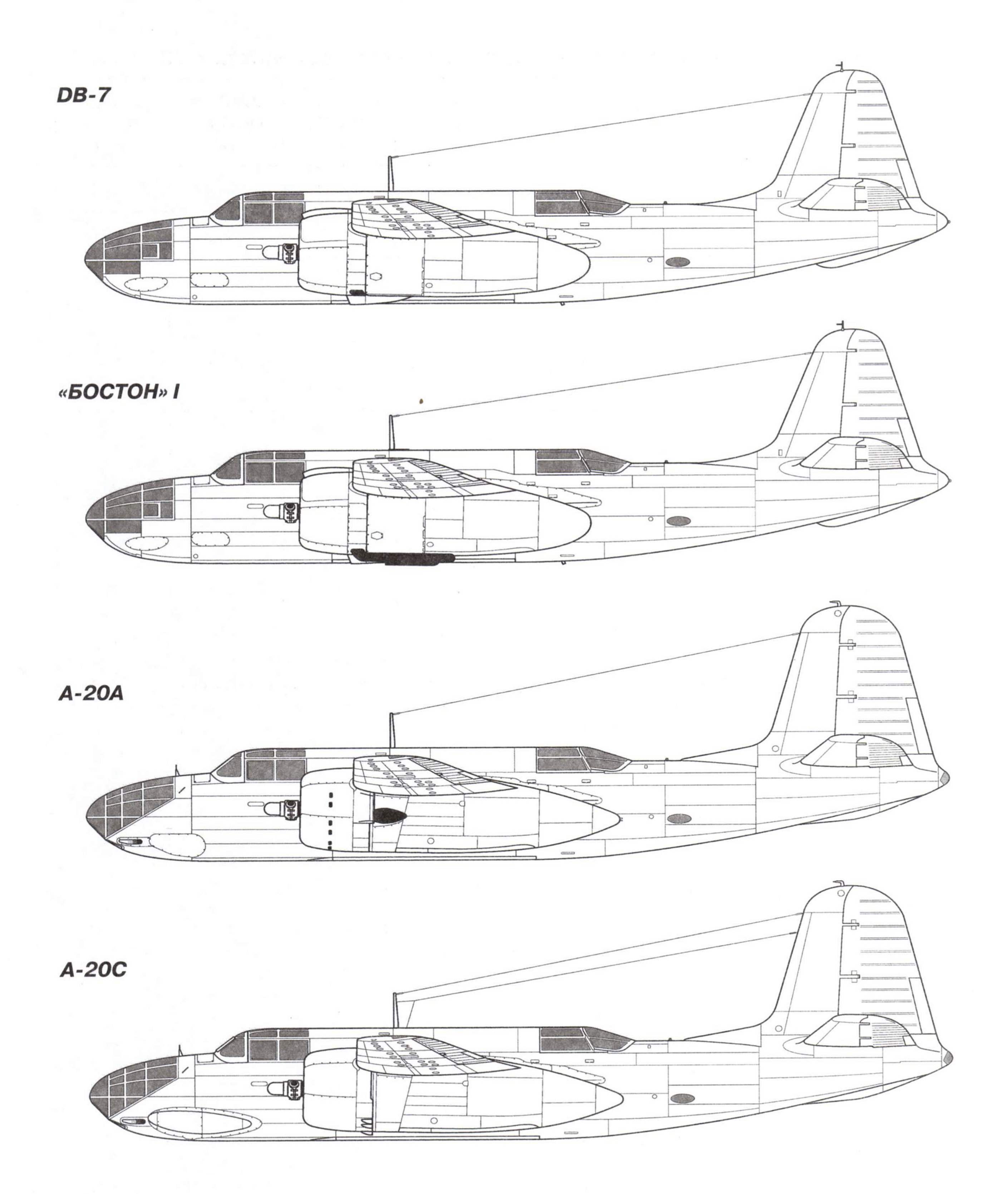


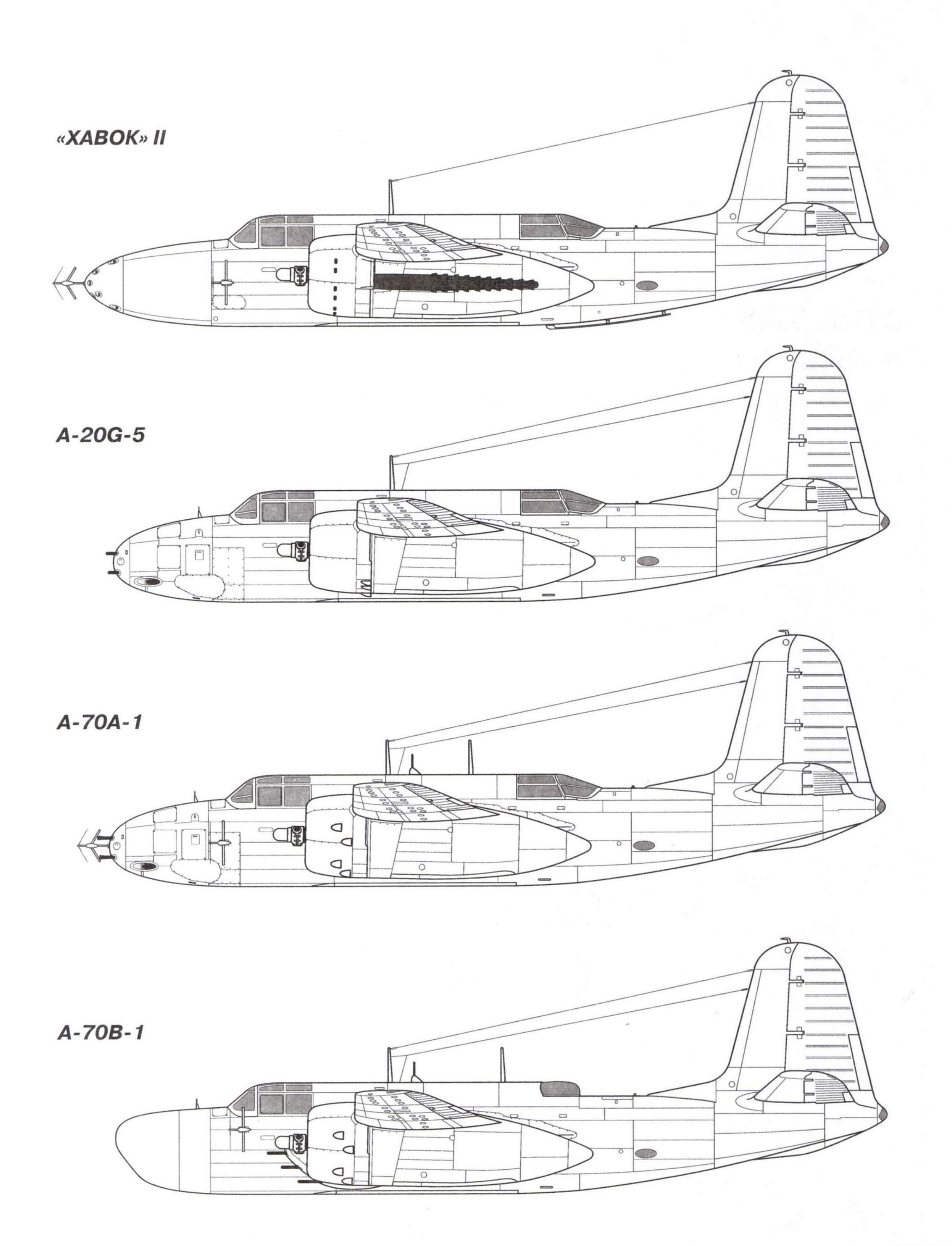
Летно-технические характеристики самолетов семейства А-20

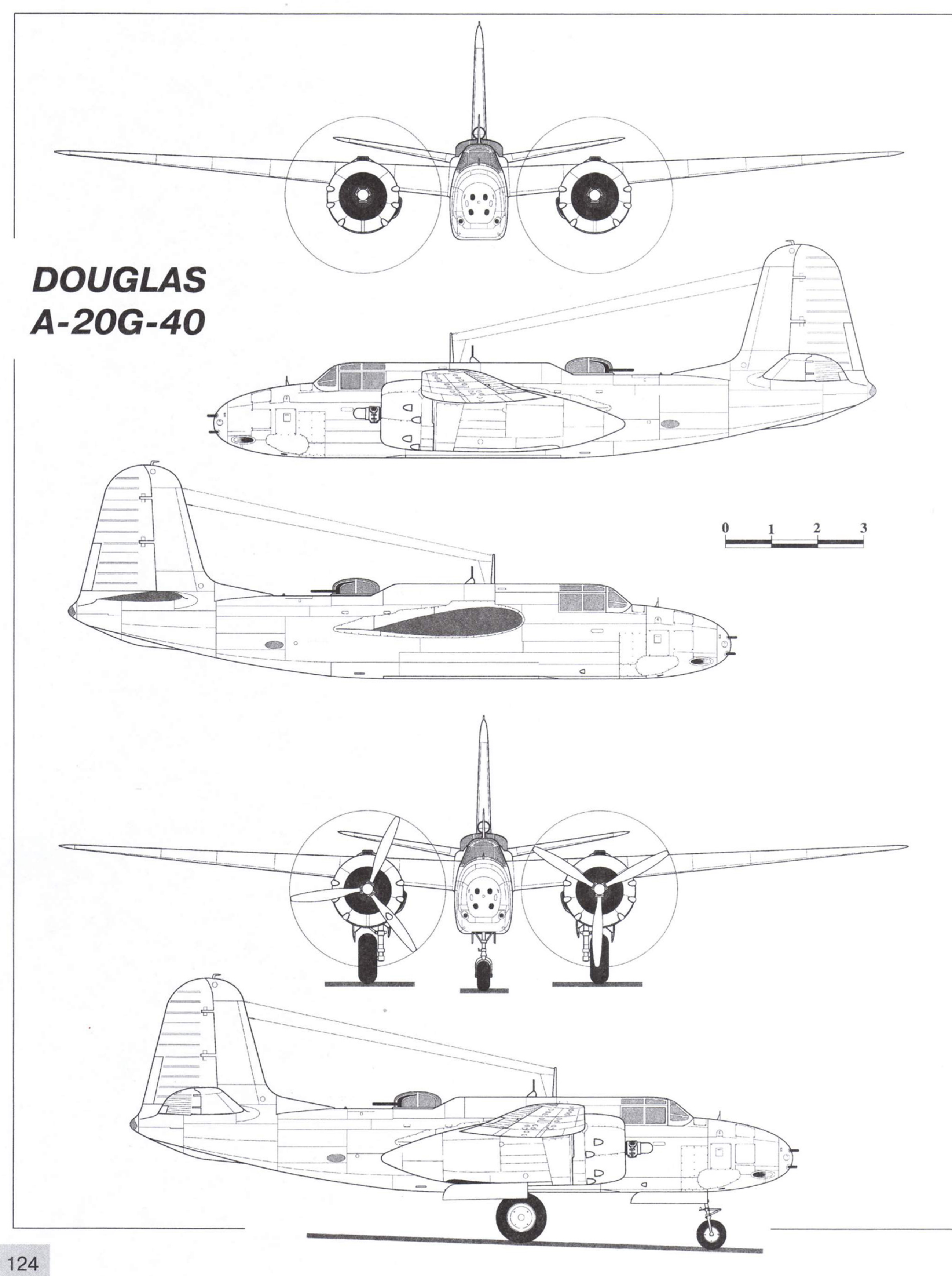
	DB-7	DB-7 «Хэвок I»	DB-7A	DB-7B	DB-7B [1] доработанный	DB-7C [2] торпедоносец
Размах, м	18, 67	18, 67	18, 67	18, 69	18, 69	18, 69
Длина, м	14,32	14,32	14,32	14,32	14,32	14,32
Высота, м	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83
Вес, кг пустого взлетный нормальный взлетный максимальный	 5160 7250 7710	 5171 – 8637	 6150 7560 –	 7050 – 9507	 7050 9735 –	 7070 9475[6] 10 528[7]
Скорость, км/ч у земли на высоте	 – 501	 – 475	 – 516	 – 530	 – 511	 – 413
Практический потолок, м	8750	7865	8440	8800	8800	6800
Дальность, км нормальна максимальная	 1000 –	 1600 –	 790 –	 1200 –	 1200 –	 800[6] –

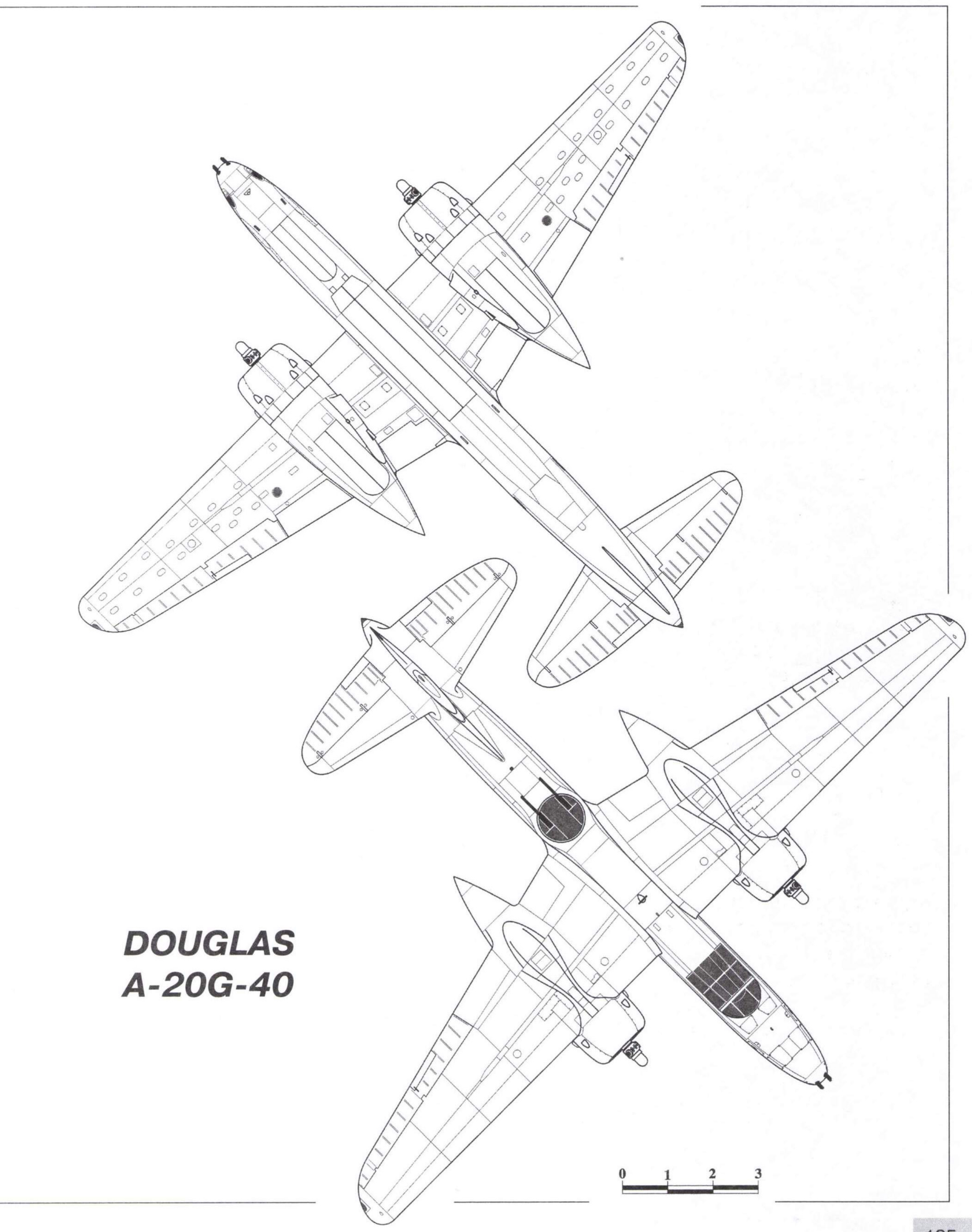
	A-20B [2]	A-20G-20[3]	A-20G-45	A-20G-10[4]	A-20K-11[3]	A-20G-1	P-70
Размах, м	18, 69	18, 69	18, 69	18, 69	18, 69	18, 69	18, 67
Длина, м	14,42	14,63	14,63	14,81	14,81	14,63	14,62
Высота, м	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83
Вес, кг пустого взлетный нормальный взлетный максимальный	 6700 9950 –	 7700 11 000 –	 8029 11 794 13 608	 7770 – 11 850 [9]	 7635 11 170 11 876	 7532 10 160 11660	 7372 9518 9645
Скорость, км/ч у земли на высоте	 – 560	 – 506[8]	 490 510	 – –	 – 468	 510 530	 – 529
Практический потолок, м	8650	7200	7230	7050	7150	8500	8610
Дальность, км нормальна максимальная	 1320 –	 1740 –	 1610 3380	 1610 3380	 1610 3380	 – 3360	 1700 2350

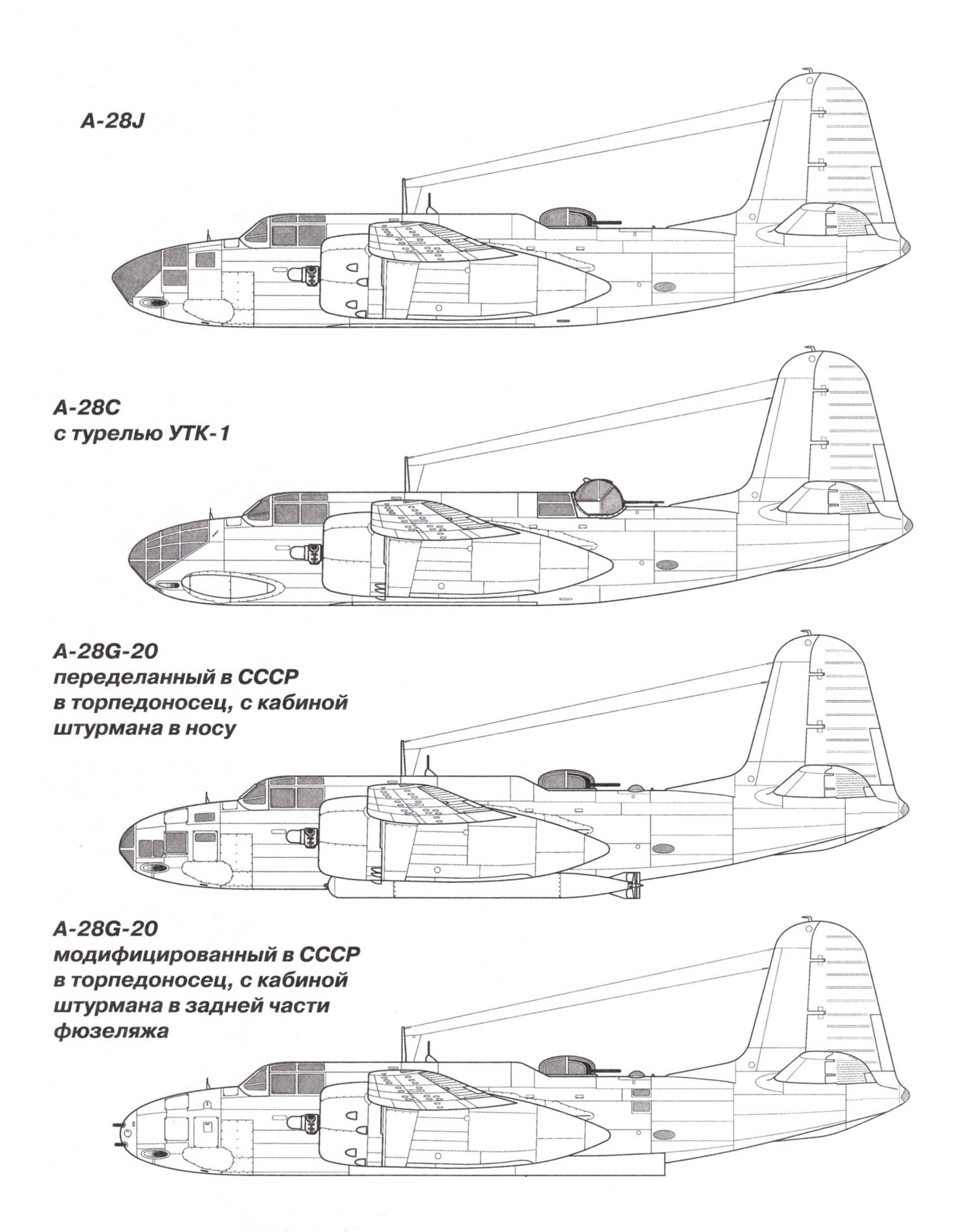
Примечание: 1) – НИИ ВВС, 1942 г.; 2) – НИИ ВВС, март-апрель, 1943 г.; 3) – НИИ ВВС, сентябрь 1943 г.; 4) – НИИ ВВС, август 1944 г.; 5) – НИИ ВВС, октябрь 1944 г.; 6) – с одной торпедой; 7) – с двумя торпедами; 8) – без наружной подвески; 9) – с дополнительными бензобаками и наружной подвеской


DB-7
«БОСТОН» I
A-20A
A-20C


«ХАВОК» II
A-20G-5
A-70A-1
A-70B-1


DOUGLAS
A-20G-40
0
1
2
3


DOUGLAS
A-20G-40
0
1
2
3


A-28J
A-28C
с турелью УТК-1
A-28G-20
переделанный в СССР
в торпедоносец, с кабиной
штурмана в носу
A-28G-20
модифицированный в СССР
в торпедоносец, с кабиной
штурмана в задней части
фюзеляжа

Список сокращений

АДД – Авиация дальнего действия;
ГКО – Государственный комитет обороны;
ГУГК – Главное управление геодезии и кртографии;
ЛИИ – Летно-испытательный институт;
НИИАВ – Научно-испытательный институт авиационного вооружения;
НИИ ВВС – Научно-испытательный институт ВВС;
НИИ ГВФ – Научно-исследовательский институт ГВФ;
НИПАВ – Научно-испытательный полигон авиационного вооружения;
НКАП – Народный комиссариат авиационного вооружения;
ОКБ – опытное конструкторское бюро;
ПВД – приемник воздушного давления;
ПВО – противовоздушная оборона;
РЛС – радиолокационная станция.

Литература и источники

• Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне, М., Воениздат, 1983.
• Аппаратура связи самолета Бостон-III, М., Оборонгиз, 1942.
• Артемьев А.М. Морская авиация России, М., Воениздат, 1996.
• Вооружение самолета Дуглас А-20В, М., ВИ НКО, 1944.
• Давтян С.М. Пятая воздушная, М., Воениздат, 1990.
• Действия ВВС СФ на морских коммуникациях противника в Баренцовом море, М.-Л., Военмориздат, 1945.
• Ефремов В.С. Эскадрильи летят за горизонт, М., Воениздат, 1984.
• Зорин Л.И. Особое задание, М., ИПЛ, 1987.
• Иванов П.Н. Крылья над морем, М., Воениздат, 1973.
• Иноземцев Н.Г. В небе Заполярья и Карелии, М., Воениздат, 1987.
• Инструкция по техническому обслуживанию самолетов Дуглас А-20 (Бостон III), А-20В и А-20G, М., ВИ НКО, 1944.
• Истребители США, ч.3, М., ЦАГИ, 2001.
• Кавалеры Золотой Звезды, Донецк, Донбасс, 1976.
• Киньдюшев И.И. К победным рассветам, М., Воениздат, 1978.
• Лебедев И.П. «Кобры» летят к фронту, М., Воениздат, 1992.
• Львов М.Л. Пароль-Балтика, Калининград, Калининградское книжное изд-во, 1985.
• Марч Д. Английские военные самолеты Второй мировой войны, М., АСТ, 2002.
• Орленко И.Ф. Мы - «таллинские», Таллин, Ээсти Раамат, 1982.
• Осипов Г.А. В небе бомбардировщики, Щелково, 2003.
• Пестерев В.И. Хроника авиации Якутии (1921-1987), Новосибирск, 1997.
• Пресняков А.В. Над волнами Балтики, Л., Лениздат, 1983.
• Пустовалов Б.М. Те триста рассветов, М., Воениздат, 1990.
• Руководство по полевому ремонту самолета Бостон, М. ВВИА, 1943.
• Самолет Дуглас Бостон III, А-20В и А-20G, М., ВИ НКО, 1945.
• Создание, развитие морской авиации и ее совершенствование в послевоенный период, Л., Авиация ВМФ, 1990.
• Справочник по импортной материальной части и авиаимуществу, М., ВИ НКО, 1943.
• Справочник по иностранным самолетам, М., БНТ ЦАГИ, 1940.
• Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941-1945 гг., М., Андреевский флаг, 1997.
• Техника пилотирования самолета Бостон III, М., ВИ НКО, 1943.
• Трасса мужества и дружбы, Якутск, Национальное изд-во Республики Саха (Якутия), 1992.
• Хохлов П.И. Над тремя морями, Л., Лениздат, 1988.
• Черниевский В. Воздушный разведчик, М., ДОСААФ, 1975.
• Черноусов С.И. В небе донском, Ростов-на-Дону, Ростовское книжное изд-во, 1974.
• Шепелев А.Л. В небе и на земле, М., Воениздат, 1974.
• 17-я воздушная в боях от Сталинграда до Вены, М., Воениздат, 1977.
• Americans over Europe, Stamford, 2005.
• WW II aerial offensive, Stamford, 2004.
• Becker D. 75 years on wings of eagles, Pretoria, 1995.
• Bell D. Air Force colors, Carrollton, 1979.
• Ethell J. American warplanes, L., 1983.
• Fleischer S., Rys M. Douglas A-20 Havoc/Boston, Gdynia, 1997.
• Green W. Famous bombers of the Second World War, L.,1960.
• Lukas R. Eagles East, Tallahassee, 1970.
• Mesco J. A-20 Havoc in action, Carrollton, 1983.
• Taylor J., Moyes P. Pictorial history of the RAF, vol.2, L., 1969.

Журналы: Авиация и время, Авиация и космонавтика, Вестник воздушного флота, Мир авиации, Морской сборник, Aeroplane, Air Enthusiast, Air International, Camouflage and Flight, Flypast, Journal of the American Aviation Historical Society, Klassiker der Luftfahrt, Model Aircraft Monthly.

Использованы также материалы Российского государственного военного архива, Российского государственного архива экономики, Центрального архива Министерства обороны, Центрального государственного архива научно-технической документации.

Серия «Война и мы. Авиаколлекция»

Котельников Владимир Ростиславович

«Краснознаменные «американцы» Сталина. А-20 «Бостон» штурмовики, бомбардировщики, торпедоносцы, истребители»

Подготовка оригинал-макета, верстка и обработка фотографий — ООО «Издательство ВЭРО Пресс»

ООО Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.:(495)745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: (495) 411-68-86, 956-39-21
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — **info@eksmo.ru**

Подписано в печать 01.09.2010
Формат 84x108\16. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл.п.л. 13,44. Тираж 2 000 экз. Заказ № 8939

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО "Тверской полиграфический комбинат". 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-699-45013-8

9 785699 450138 >







16 июля 1944 года, финский порт Котка. Пока наши пикировщики отвлекали на себя зенитную артиллерию противника, над самой водой к цели прорвалась пара скоростных двухмоторных самолетов, каждый из которых нес на внешней подвеске бомбу в 1000 кг. После сброса бомбы срикошетировали от поверхности моря и ударили в борт немецкого крейсера ПВО «Ниобе», ставшего самым крупным боевым кораблем, потопленным советской авиацией в годы Великой Отечественной войны. Правда, уничтожившие его летчики-топмачтовики ВВС Балтийского флота летали на бомбардировщиках американского производства – Douglas A-20, более известных у нас под английским названием «Бостон».

Создававшийся как тяжелый штурмовик, в годы Второй Мировой этот самолет воевал в ВВС США, Франции, Англии, Австралии, но бо́льшая часть выпущенных машин, свыше 3000, по ленд-лизу попала в СССР. А у нас и своих штурмовиков хватало, причем по бронированию они были не чета американским, поэтому A-20 использовались в качестве ближних бомбардировщиков, торпедоносцев, тяжелых истребителей – так, первая в СССР дивизия ночных перехватчиков, оснащенных радиолокаторами, летала именно на «Бостонах». И во всех этих ипостасях A-20 оказался на редкость хорош, заслужив самые лестные отзывы «сталинских соколов» и оставив по себе добрую память.

Новая книга ведущего историка авиации воздает должное этим краснозвездным «американцам», которые отличились на всех флотах и всех фронтах Великой Отечественной – от Сталинграда до Берлина.





